



UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS CHAPECÓ
CURSO DE GEOGRAFIA – LICENCIATURA

LEONARDO NELSON GROSMANN

CENTRALIDADE REGIONAL AEROPORTUÁRIA EM CHAPECÓ, SC

CHAPECÓ

2017

LEONARDO NELSON GROSMANN

CENTRALIDADE REGIONAL AEROPORTUÁRIA EM CHAPECÓ, SC

Trabalho de conclusão de curso de graduação
apresentado como requisito parcial para obtenção
do grau de licenciado em Geografia da
Universidade Federal da Fronteira Sul.

Orientador: Prof. Dr. Igor Catalão

CHAPECÓ

2017

PROGRAD/DBIB - Divisão de Bibliotecas

Grosmann, Leonardo Nelson

CENTRALIDADE REGIONAL AEROPORTUÁRIA EM CHAPECÓ, SC
Trabalho/ Leonardo Nelson Grosmann. -- 2017.
43 f.:il.

Orientador: Prof. Dr. Igor Catalão.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal da Fronteira Sul, Curso de
GEOGRAFIA , Chapecó, SC, 2017.

1. CENTRALIDADE REGIONAL AEROPORTUÁRIA EM CHAPECÓ,
SC. I. Catalão, Prof. Dr. Igor, orient. II. Universidade
Federal da Fronteira Sul. III. Título.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL – CAMPUS CHAPECÓ
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - LICENCIATURA

ATA DE AVALIAÇÃO DA DEFESA DO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos trinta dias do mês de agosto de dois mil e dezessete, às vinte horas na sala 204, bloco A, do *Campus* Chapecó, da Universidade Federal da Fronteira Sul, reuniu-se a banca avaliadora do trabalho de conclusão de curso, constituída pelos professores: Prof. Dr. Igor Catalão (UFFS/Chapecó) - orientador, Prof. Dr. Everton Kozenieski (UFFS/Erechim), Prof. Dr. Fernando Gallego Campos (IFSC/Chapecó), como membros da banca avaliadora e Prof.^a Dr.^a Paula Lindo (UF FS/Erechim), como suplente da banca avaliadora. O Trabalho de Conclusão do Curso de Licenciatura em Geografia, do estudante **LEONARDO NELSON GROSMANN**, intitulado: “**CENTRALIDADE REGIONAL AEROPORTUÁRIA EM CHAPECÓ (SC)**”, obteve a nota final 8,0.

A estudante deverá efetuar as correções solicitadas pela banca e entregar a versão final em uma via digital em CD, e termo de cessão de direitos autorais, assinado, até o dia 10 de setembro de dois mil e dezessete, para a secretária do curso de Geografia, na sala 201, bloco dos professores, do *Campus* Chapecó, das 13h às 16h40.

Prof. Dr. Igor Catalão
Presidente e Orientador

Prof. Dr. Everton Kozenieski
Membro da Banca Avaliadora

Prof. Dr. Fernando Gallego Campos
Membro da Banca Avaliadora

Prof.^a Dr.^a Paula Lindo
Suplente da Banca Avaliadora

Leonardo Nelson Grosmann
Estudante

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, a Deus, que iluminou o meu caminho durante esta caminhada.

À minha família, por sua capacidade de acreditar em mim e investir em mim. Meus pais, Olanda Maria Ribicki Grosmann e Nelson Grosmann, que me fortaleceram nos momentos difíceis, sempre me incentivando e apoiando. Também agradeço ao meu irmão e todos os meus demais familiares pelo seu apoio que sempre recebi.

De forma muito especial agradeço a minha namorada Nilse Levinski pela compreensão e carinho, paciência, incentivo, ajuda e grande força.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Igor Catalão, pela sua dedicação e paciência que teve comigo, que me ajudou bastante a concluir este trabalho. Agradeço também aos meus professores que durante muito tempo me ensinaram e que me mostraram o quanto é enriquecedor a busca do conhecimento

À Universidade Federal da Fronteira Sul, aos meus amigos e colegas, que encontrei ao longo da graduação, pela troca de conhecimentos e pela boa convivência. Pessoas pelas quais tenho um grande carinho.

A todos aqueles que, em alguma forma, estiveram e estão próximos de mim, fazendo esta vida valer cada vez mais a pena.

Agradeço ao mundo por mudar as coisas, por nunca fazê-las serem da mesma forma, pois assim não teríamos o que pesquisar, o que descobrir e o que fazer, pois através disto consegui concluir meu TCC.

RESUMO

O transporte aéreo em cidades médias pode ser considerado como elos de entroncamento ou nós de rede do setor aéreo regional. O aeroporto Serafin Enoss Bertaso localizado em Chapecó exerce esse papel com ampla centralidade aeroportuária numa região que compreende cerca de dois milhões e meio de habitantes, situados em três estados do sul do país: Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Parana. O aeroporto configura uma organização de redes geográficas e de fluxos, manifestando as interações dessa região. Desta forma o trabalho configura uma compreensão sobre o transporte aéreo regional bem como sua atuação e contribuição para uma interação espacial, com objetivo principal de analisar os diferentes níveis de centralidade do aeroporto municipal de Chapecó. As informações foram obtidas através de entrevistas, trabalhos de campo, análises bibliográficas e documentais, que proporcionaram a identificação da importância e a centralidade que o aeroporto exerce para esta região em que está inserido.

PALAVRAS-CHAVES: centralidade aérea regional, aeroporto, fluxos e cidades médias.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1. Alguns dos agentes que configuram o setor terciário de Chapecó/SC | 20 |
| Figura 2. Infraestrutura geral do aeroporto Serafin Ennos Bertaso de Chapecó /SC. | 23 |
| Figura 3. Ampliação da pista do aeroporto Serafin Ennos Bertaso de Chapecó/SC | 28 |
| Figura 4. Localização do aeroporto no município de Chapecó..... | 30 |
| Figura 5. Gráfico da movimentação de passageiros nos últimos 10 anos, no aeroporto de Chapecó. | 31 |
| Figura 6. Número de decolagens nos principais aeroportos de Santa Catarina, 2016..... | 31 |
| Figura 7. Número de embarques nos principais aeroportos de Santa Catarina, 2016..... | 32 |
| Figura 8. Primeira vez que utiliza o aeroporto de Chapecó? | 33 |
| Figura 9. Com que frequência no ano utiliza o aeroporto de Chapecó? | 33 |
| Figura 10. Mora em Chapecó..... | 34 |
| Figura 11. Qual o motivo principal da sua utilização dos serviços do aeroporto? | 34 |
| Figura 12. Na sua opinião o aeroporto supre as necessidades dos usuários em termos de infraestrutura (sala de embarque, lanchonete, banheiros, sala de espera, despacho de bagagens, outros serviços)? | 35 |
| Figura 13. Geralmente qual seu destino saindo do aeroporto de Chapecó? | 35 |
| Figura 14. Opções de destinos e horários disponíveis hoje suprem suas necessidades? .. | 36 |
| Figura 15. Quanto ao transporte/acessibilidade do aeroporto até o centro da cidade ou até outras cidades, atende as necessidades? | 36 |
| Figura 16. Localização do aeroporto..... | 37 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|----|
| Tabela 1. Destinos e horários de voos do Aeroporto de Chapecó/SC, 2017..... | 28 |
|---|----|

LISTA DE MAPAS

| | |
|---|----|
| Mapa 1. Mapa de redes aéreas, com seus pontos, nós e conexões..... | 9 |
| Mapa 2. Mapa das ligações terrestres de Chapeco, na região a qual está inserida, como polo..... | 12 |
| Mapa 3. Quadro da rede urbana - Redes dos centros de mais alto nível..... | 13 |
| Mapa 4. Localização atual do município de Chapecó no estado de Santa Catarina..... | 17 |
| Mapa 5. Florianópolis (SC) - Capital regional A (2A) | 18 |
| Mapa 6. Chapecó (SC) - Capital regional B (2B) | 19 |
| Mapa 7. Conexões aéreas - Brasil - 2004..... | 27 |
| Mapa 8. Deslocamentos para aeroportos - Brasil – 2007..... | 29 |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 7 |
| 2. REDES DE CIDADES MÉDIAS E INFRAESTRUTURA DE AEROPORTOS.... | 8 |
| 3. CIDADES MÉDIAS: UMA VISÃO DE CHAPECÓ..... | 14 |
| 4. INFRAESTRUTURAS E AEROPORTOS..... | 23 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 38 |
| 6. REFERÊNCIAS..... | 40 |
| 7. ÂPENDICE – ROTEIRO DO QUESTIONÁRIO..... | 43 |

1. INTRODUÇÃO

O transporte aéreo vem se destacando como um dos setores mais dinâmicos da economia mundial. Cumpre importante papel estimulando as relações econômicas e o intercâmbio de pessoas e mercadorias. No Brasil, o transporte aéreo vem evoluindo e, nesse contexto, o trabalho tenta elucidar algumas questões da própria dinâmica relacionada aos aeroportos em cidades médias, ressaltando o aeroporto municipal de Chapecó Serafin Enoss Bertaso, como objeto principal do trabalho. Chapecó está situada no Oeste Catarinense e corresponde a uma cidade média, não apenas por seu porte populacional de tamanho médio, mas especialmente pelas articulações regionais que se estabelecem a partir de suas funções urbanas, sobretudo a agroindustrial, de projeção nacional e internacional, o comércio e os serviços.

O presente trabalho busca desvendar as mudanças que acontecem no âmbito da infraestrutura aeroportuária de Chapecó, juntamente com sua centralidade regional, procurando entender sua dinâmica, com seus fluxos de mercadorias e passageiros, tornando-o assim um objeto central para região em que está inserido.

Em um contexto geográfico, o aeroporto é um equipamento territorial que está integrado ao município de Chapecó e constitui-se como objeto da organização do próprio espaço geográfico, tornando-se um ponto de centralidade regional. Sua localização dentro desse polo, agregado a uma funcionalidade específica no território, diz respeito a uma força que está atrelada a um conjunto de agentes sociais, que por sua vez prevalecem em determinados momentos, causando decisões tanto políticas quanto econômicas que refletem a toda a região.

A pesquisa teve como objetivo, principal de analisar os diferentes níveis de centralidade do aeroporto municipal de Chapecó, identifica a importância do aeroporto Serafin Enoss Bertaso de Chapecó, considerada uma cidade média, com um olhar regional. Com isso, buscou-se: um maior entendimento sobre o aeroporto e o público que o utiliza, levando em consideração a compreensão das relações entre este local e as pessoas frequentadoras; entender a importância do seu espaço e a influência que o mesmo exerce na região; e, por fim, identificar as principais características e necessidades do seu público.

Nesse sentido, tendo-se percebido a falta de estudos específicos sobre o aeroporto Serafin Enoss Bertaso e sua influência na região, instigou-se o desenvolvimento deste trabalho através de um olhar da Geografia, a fim de poder melhor conhecê-lo e relacioná-lo.

A metodologia utilizada para fazer essa pesquisa se baseia em estudos teóricos, em que foram utilizados livros, teses, dissertações e artigos. Também foi realizado um questionário, em trabalho de campo, com 20 pessoas que não serão aqui identificadas. Com essas entrevistas, buscou-se coletar informações importantes em relação ao aeroporto de Chapecó e também entender a formação de todo o seu contexto regional.

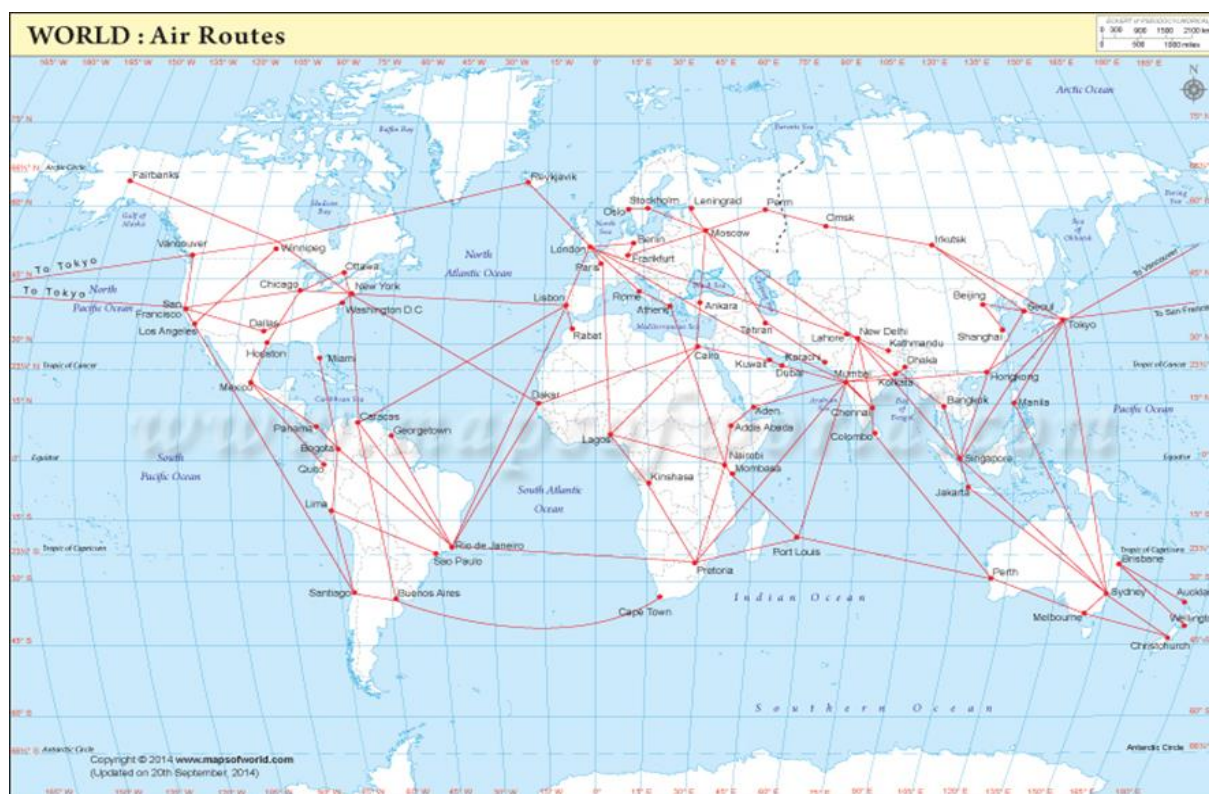
As entrevistas foram feitas com perguntas já estruturadas, para um grupo de usuários do transporte aéreo da região. Esse questionário encontra-se em formato de apêndice ao final do trabalho.

O trabalho estrutura-se em três capítulos. No primeiro, fala-se das redes de cidades médias e infraestrutura de aeroportos. No segundo, aborda-se sobre cidades médias: uma visão de Chapecó. Já no terceiro discute-se sobre infraestruturas e aeroportos. Por fim, são apresentadas considerações finais que sintetizam algumas compreensões e apresentam questionamentos para pesquisas futuras.

2. REDES DE CIDADES MÉDIAS E INFRAESTRUTURA DE AEROPORTOS

No contexto da estruturação das redes, que é proposto como estudo pela Geografia, são inúmeros fatores que nos levam a sua compreensão, pois as redes podem ser urbanas, de comércio, de transportes e de inúmeras outras atividades. Para Sposito (2006), as redes não se formam por acaso, mas sim por um conjunto de vários atores em diferentes lugares, momentos e com suas várias formas de ação. As redes possuem como características seus pontos, nós e conexões, tornando alguns lugares centrais para essas dinâmicas, como demonstrado no mapa 1. Mas também, em menor escala, no caso dos aeroportos em cidades médias, tema deste trabalho.

Mapa 1. Mapa de redes aéreas, com seus pontos, nós e conexões.



Fonte: Site Maps of World, 2017.

Santos (2006) relata que as redes são formadas por traços, inseridos em diversos momentos e datas, as quais já estão presentes em sua configuração atual, tendo sua substituição no território que se dá em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória, isto é, quando o movimento for social exige uma mudança morfológica e técnica, acontecendo de forma complexa, mas ela se torna fundamental para entender a evolução de um lugar (SANTOS, 2006, p. 184).

Através das redes, Santos (2006, p. 182) descreve ainda que podemos reconhecer três tipos ou níveis de solidariedade. Esses níveis são o nível mundial, o nível dos territórios dos Estados e o nível local. Santos ainda afirma que as redes são um veículo de um movimento dialético que, de uma parte, ao mundo opõe o território e o lugar e, de outra parte, confronta o lugar ao território tomado como um todo. Santos (2006) afirma que a existência das redes é inseparável da questão do poder.

Traçando um comparativo entre as redes do passado com as atuais, ainda conforme Santos (2006), a grande diferença entre elas é a respectiva parcela de espontaneidade na sua criação específica. Quanto mais avança a sociedade material, mais é imposto e determinado o caráter na sua constituição. Com os recentes progressos da ciência, tecnologia e com as novas possibilidades de acesso às informações, a composição das redes presume uma precipitação das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material como as suas regras de gestão.

No entanto, na compreensão e organização das redes de fluxos nas cidades, são identificadas várias conjunturas, as quais nos permitem uma análise mais profunda, em seu contexto. Elas são descritas por Sposito (2006, p. 48) como “estrutura, escala, atores, territórios e fluxos. Esses elementos, na conformação de redes, combinam-se de maneira complexa, e sua visualização se torna impossível do ponto de vista quantitativo”.

Corrêa (1989) descreve, por sua vez, a rede urbana como um conjunto de centros funcionalmente articulados tanto em países desenvolvidos como também nos subdesenvolvidos, reforçando as características sociais e econômicas do território. Enfim, para Dias (1995), o aumento do volume das redes é o efeito da necessidade crescente do transporte de pessoas, mercadorias juntamente com os fluxos de informação. Isso é especialmente perceptível no caso dos aeroportos e do transporte aéreo de passageiros.

Para Pereira (2010), uma forma de analisar as redes aeroportuárias é por meio das ligações aéreas entre o interior do país e as capitais e entre as próprias capitais. Assim, as redes cumprem o papel de articulação e proximidade, elas refletem na concentração de riquezas e população em dado território, ligando as cidades mais ativas em termos econômicos. As redes são projetadas de forma hierárquica em razão da centralidade urbano-industrial, fazendo a interconexão dos pontos no espaço.

Santos (2006, p. 189) enfatiza o fato de que a rede é global e local, singular e múltipla, sólida e dinâmica, fazendo com que a sua realidade seja vista num movimento de conjunto,

relevando a aplicação de vários sistemas lógicos, a mistura de várias lógicas regidas pelo mercado e pelo poder público, mas sobretudo pela própria estrutura socioespacial.

Mediante as redes, há uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros. Quando ele é visto pelo lado exclusivo da produção da ordem, da integração e da constituição de solidariedade espaciais que interessam a certos agentes, esse fenômeno é como um processo de homogeneização. Sua outra face, a heterogeneização, é ocultada. Mas ela é igualmente presente (SANTOS, 2006, p. 189).

No mundo atual, uma das características principais das redes, conforme Santos (2006, p. 185) descreve, diz respeito à exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos agentes predominantes. Assim, Santos (2006) afirma que a fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de maior fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado para as redes.

Para contextualizar a rede urbana será usado o exemplo da cidade Chapecó, ponto crucial de análise do presente trabalho, onde estão incorporadas distintas formas de redes, por ser um polo econômico, onde são manifestadas diferentes funções, destacando-se através da abertura de mercados, geração de empregos, comércio diferenciado e prestação de serviços. De acordo com Villela; Fujita; Alba (2017, p.103), o conceito de polo regional, ou seja, aquela cidade que concentra atividades locais que influenciam as demais cidades próximas, já não é mais adequado para compreender Chapecó. A concepção de cidade média, por seu lado, permite interpretar Chapecó e demais cidades regionais como nós de redes, num contexto não apenas regional, mas também nacional e internacional.

Através do território e da rede urbana catarinense, composta por cidades de pequeno e médio porte, com influência sociocultural na sua estruturação fundiária, juntamente às formas de macro e microrregionalização com fins administrativos, bem como as condições produtivas e de infraestrutura existentes, pode-se perceber como Chapecó teve sua inserção na região, pelo papel e associação de intermediação dos fluxos, com uma rede voltada aos consumidores, produtos e serviços (MATIELLO et al., 2016, p. 181), bastante assentada em ligações terrestres (Mapa 2), mas não exclusivamente.

Mapa 2. Mapa das ligações terrestres de Chapecó, na região na qual está inserida como polo.



Fonte: Site Mapas Blog, 2017.

Na cadeia produtiva de carnes e derivados que ocorre em Chapecó e na região, fica claro e estabelecido o papel das redes de comércio, transportes, logística e as mais variadas, pois é onde são englobadas todas as fases do processo. Essas fases vão,

[...] desde o início com os insumos, muitas vezes oriundos de outras regiões do país ou mesmo importados, como grãos, medicamentos, fertilizantes, máquinas e equipamentos; o uso de tecnologias de ponta e o melhoramento genético na produção da matéria-prima; o emprego de mão de obra familiar e/ou especializada; o aproveitamento de recursos naturais locais; até a destinação do produto final, ou seja, atacadista, varejista, distribuidor e/ou o consumidor final (MATIELLO et al., 2016, p. 200 e 201).

As funções urbanas de Chapecó projetam-se além, extrapolando a cidade e o estado de Santa Catarina, também participando das redes urbanas do Paraná e do Rio Grande do Sul, o que se deve ao papel de intermediação entre o urbano e o rural, a cidade e a região bem como entre o local, o nacional e o global, de modo interestelar (VILLELA; FUJITA; ALBA, 2017, p. 107).

Matiello et al. (2016, p. 21) destacam que os setores de comércio e indústria de Chapecó passaram e estão passando por grandes transformações no modo de vida e na dinâmica urbana.

Diante disso, entende-se que tanto o comércio desenvolvido por atores e capitais locais – a exemplo das redes de supermercados e os centros comerciais – quanto o desenvolvido com a participação de capital de grupos externos – as grandes redes de

lojas que se instalaram na última década – têm surgido como novas possibilidades. Portanto, para uma compreensão atual do espaço urbano, há que se perceber as diferentes oportunidades e a coexistência que vêm se instalando entre o tradicional e o novo (MATIELLO et al., 2016, p. 218).

Assim é que o aparecimento de redes internacionais em Chapecó demonstra e, ao mesmo tempo, reforçam o atual momento pelo qual a cidade está passando, tornando-se um ponto ou nó em que diferentes redes de lojas e serviços se estabelecem, à escala nacional (Mapa 3), com entrada de capitais externos, atraídos pelo desenvolvimento ampliado de sua rede urbana e também pelo seu potencial de expansão no mercado local e regional, em médio e longo prazos (MATIELLO et al., 2016, p. 225).

Mapa 3. Quadro da rede urbana brasileira - Centros de mais alto nível na hierarquia nacional



Fonte: REGIC/IBGE, 2008.

3. CIDADES MÉDIAS: UMA VISÃO DE CHAPECÓ

Desde os fatos e registros mais remotos que competem à constituição e formação das cidades da Antiguidade, já se desenhava uma linha que tinha por objetivo das cidades ser centro de comércio de trocas e serviços. Inicialmente as cidades surgiram com o intuito apenas de aglomeração populacional, posteriormente passaram a constituir-se cidades mais complexas e dinâmicas, formando assim uma infraestrutura com hierarquias, conexões, centralidades e nós. Após isso, houve uma necessidade maior sobre a compreensão da hierarquia à qual as cidades pertencem, e assim surgia, segundo Amorim Filho (2007, p. 69), a preocupação com o grupo de cidades chamadas médias, o qual se desenvolveu a partir dos anos 1950 e 1960 na Europa Ocidental e especialmente na França.

O termo cidade média, apesar de muito utilizado, não possui uma definição precisa. É comum encontrarmos estudos que utilizam denominações diferentes tais como: cidade intermediária, cidade regional, centro regional ou mesmo cidade de porte médio, quase todas com o mesmo significado que, entretanto, não deve ser analisado apenas como um nível intermediário entre a grande cidade e a pequena cidade. Para seu entendimento, devem ser considerados: o tamanho demográfico, funções, dinâmica intra-urbana, intensidade das relações interurbanas e com o campo, indicadores de qualidade de vida e infra-estrutura, relações externas e comando regional, que, todavia, não conseguem identificar um único padrão de cidade média. É imprescindível, nesse sentido, analisar contextos territoriais concretos e definidos, existentes em diferentes realidades socioespaciais (SOARES, 2007, p. 462-463).

Há uma grande dificuldade para se construir e atribuir ao termo cidade média uma precisão conceitual, pois há várias particularidades impostas a cada cidade em questão a serem analisadas. Corrêa (1989, p. 23) descreve ainda o fato da combinação entre os contextos econômicos, políticos e sociais, juntamente com seu tamanho demográfico, suas funções urbanas e ainda de seu espaço interurbano. Através destes, Corrêa (2007, p. 23) relata poder haver uma conceitualização da pequena, da média e da grande cidade, tanto quanto da metrópole.

Apesar da grande dificuldade de se precisar o termo cidade média, Corrêa (2007, p. 23) ainda cita ser possível sim identificar a pequena, a média, a grande cidade e a metrópole através do tamanho, das funções e das características de seu espaço urbano, descreve como um dos fatores principais para sua identificação o seu tamanho demográfico, e o descreve assim:

Tamanho demográfico significa, para um mesmo contexto regional de renda e padrão cultural, maior ou menor e economia de escala envolvendo a cidade e seu espaço de atuação, possibilitando maior ou menor desenvolvimento de funções urbanas ou atividades básicas, direcionadas essencialmente para fora da cidade, e de atividades não básicas, voltadas essencialmente para o consumo da própria cidade (CORRÊA, 2007, p. 24).

Assim percebe-se que, quanto maior o tamanho demográfico da cidade, conseqüentemente maior a tendência à complexidade urbana, porque serão mais complexas as suas atividades econômicas, tornando suas funções urbanas mais diferenciadas e articuladas territorialmente. Para se ter a conceitualização do termo cidade média, não cabe apenas considerar isoladamente os pontos citados acima, mas sim uma combinação dos seus elementos entre si, e assim revelando a cidade como ponto funcional em sua rede urbana (CORRÊA, 2007).

Sposito (2007, p. 37) enfatiza que já em meados do século XIX, as cidades médias tinham seus papéis estabelecidos, geralmente, pela situação geográfica que ocupavam, também em alguns casos pelos papéis político-administrativos que exerciam. A importância de uma cidade média tem relação direta com área sobre a qual ela é capaz de exercer influência, também da qual alguém está disposto a se deslocar para nela ter acesso ao consumo de bens e serviços. Já no período atual, percebe-se a crescente importância das telecomunicações, tornando-se menor o peso ou a necessidade de deslocamentos materiais para realizar uma parte das funções necessárias à vida de uma sociedade, em seu sentido econômico, político, cultural e social.

Para Corrêa (2007), faz-se necessário, no contexto da formação da moderna rede urbana, um quadro teórico onde seja possível estabelecer a noção ou conceito de cidade média, considerando três elementos: a presença de uma elite empreendedora, a localização relativa e as interações espaciais.

É essa elite empreendedora que faz a diferença com as outras cidades, com a mesma dimensão demográfica, porque é ela que estabelece uma pertinente autonomia econômica e política em uma cidade, criando interesses locais e regionais e competindo em alguns setores de atividades com os grandes centros metropolitanos (CORRÊA, 2007).

Já no que diz respeito à localização relativa de uma cidade média, também de um lugar central na hierarquia regional, apodera-se de significativa localização referente, constituindo-se em um centro de vias de circulação e nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais e informações com grande quantidade de mercadorias e serviços (CORRÊA, 2007).

Já as interações espaciais são, em grande parte, detidas pela elite da cidade. Por meio dela a cidade média liga-se à rede global de cidades e interações, ainda que outras interações sejam controladas por grupos extrínsecos, as interações espaciais de uma cidade média se realizam em duas escalas espaciais, a escala regional e a escala extrarregional, seja ela nacional ou internacional (CORRÊA, 2007).

Ainda Corrêa (1989, p. 30-31) relata ser possível, de forma preliminar, estabelecer três tipologias para reforçar a construção do termo cidades médias, sendo elas: lugar central, centro de drenagem e consumo da renda fundiária, e centro de atividades especializadas.

Pode-se concluir por lugar central aquele caracterizado por forte concentração de ofertas de bens e serviços para uma região, titulando como capital regional, com foco no comércio varejista e serviços diversificados, dotado de amplo alcance espacial. Na hierarquia urbana, situa-se entre a metrópole e o interior do território, pois a ela recorre para buscar bens e serviços superiores, que dela advêm os capitais que controlam algumas de suas atividades terciárias (CORRÊA, 2007 p. 31).

Tendo como características principais para um centro a drenagem e o consumo da renda fundiária, isso se faz por uma cidade localizada em área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural, tendo como costume habitual de seus proprietários residirem na cidade, e também em áreas onde foi implantado um complexo agroindustrial. Em ambos os casos, a cidade apresenta considerável aglomeração de atividades varejistas e prestações de serviços, que têm como clientela dominante a elite fundiária (CORRÊA, 2007 p. 31).

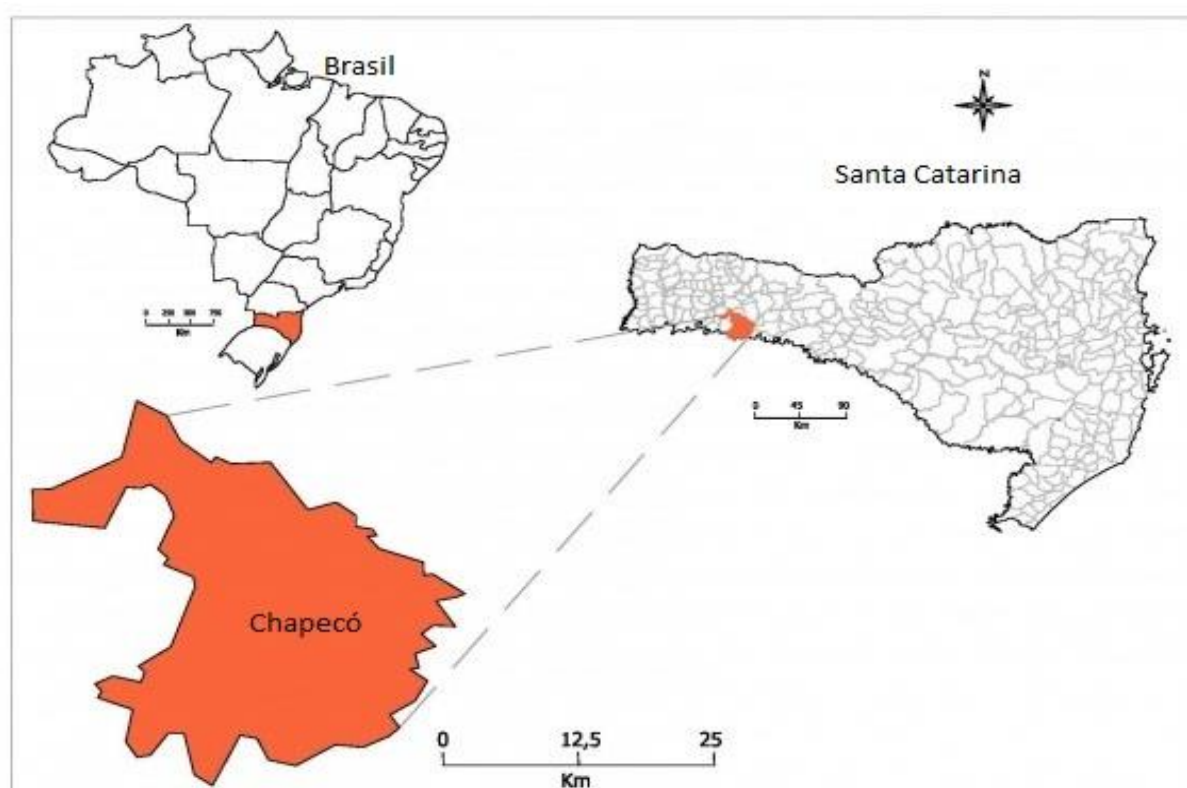
Já na concepção do centro de atividades especializadas, caracteriza-se pela aglutinação de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades designadas ao mercado nacional e/ou internacional, já as interações espaciais regionais são menos significativas. A especialização resulta dos esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades. A especialização produtiva acaba concebendo uma marca identitária da cidade e possivelmente essas atividades passam a ser vistas como resultado de uma dinâmica de toda a cidade (CORRÊA, 2007, p. 31).

Todas as formas de compreensão de cidades médias acima apresentadas têm existência real em um mundo integrado, cada vez mais dominado por poderosas corporações multifuncionais, multilocalizadas e organizadas em redes geográficas caracterizadas por centenas de nós e milhares de articulações internas e externas. Por algumas dessas compreensões, como é possível afirmar que a cidade de Chapecó é um polo regional que desempenha grande influência direta e indireta sobre as regiões na qual está situada, influência essa exercida principalmente por seus fluxos variados com distintas características que a cidade desenvolve em sua relação com a região por ela influenciada?

Do ponto de vista da sua posição, Chapecó está situada na mesorregião Oeste Catarinense, distante cerca de 588 quilômetros de Florianópolis, capital do estado de Santa

Catarina (Mapa 4). Com uma população aproximada de 210 mil habitantes, segundo estimativas do IBGE para 2016, Chapecó exerce influência regional imediata sobre 118 municípios, situados não só no Oeste e Meio Oeste Catarinense, mas também no Norte do Rio Grande do Sul e no Sudoeste do Paraná, abrangendo uma população estimada em 1,6 milhão de habitantes. Desde a criação do município de Chapecó em 1917, tem sido contínuo o aumento da sua população, mas nas últimas décadas vem se destacando pelo crescimento estar acima da média estadual que é de 2% ao ano. Chapecó é hoje a quinta cidade mais populosa no estado, depois de Joinville, Florianópolis, Blumenau e São José – esta última aglomerada à capital – e à frente de Criciúma, e conta com 90% de sua população residindo na área urbana.

Mapa 4. Localização atual do município de Chapecó no estado de Santa Catarina

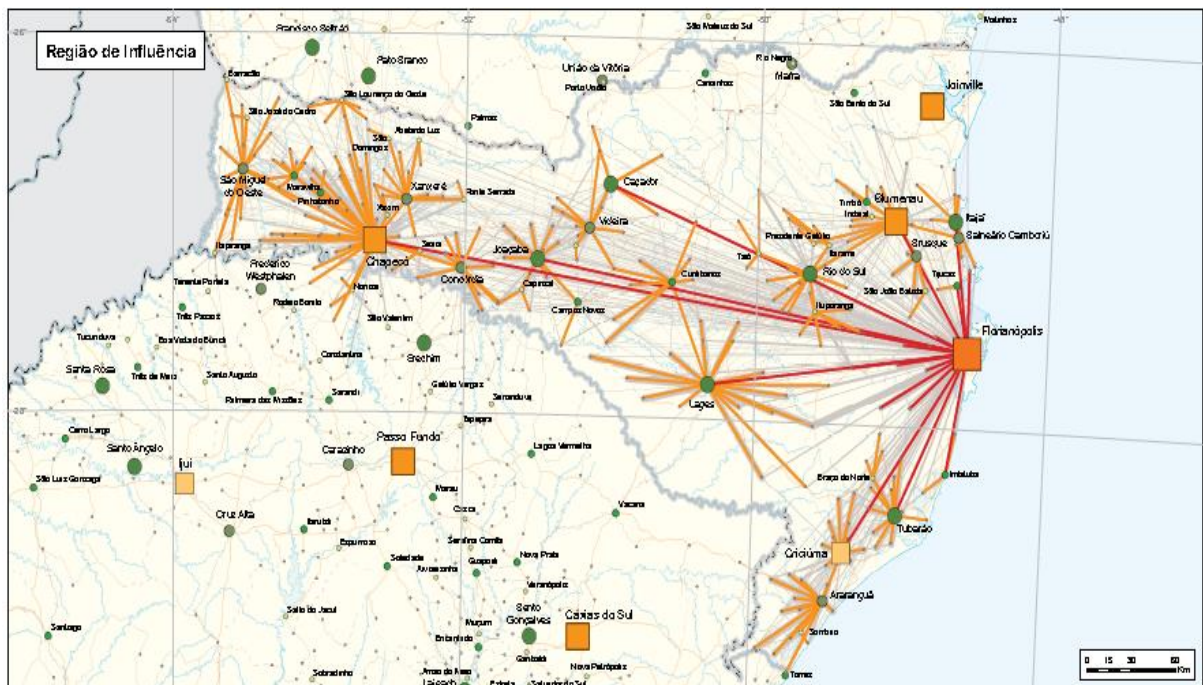


Fonte: Confins.revues.org, 2017.

Através do estudo feito pelo IBGE denominado Regiões de Influências das Cidades (REGIC), há uma classificação dos centros urbanos, definida por uma hierarquia, em cinco grandes níveis, os quais são: 1º Metrópole, podendo ser a) Grande Metrópole Nacional; b) Metrópole Nacional; e c) Metrópole. 2º Capital Regional em níveis A, B e C. 3º Centro Sub-regional, também em níveis A, B e C. Centro de Zona em categorias A e B; e, em 5º lugar, Centro Local. Nessa hierarquia, as setenta capitais regionais identificadas interagem com a parte superior da rede urbana, tendo como competência uma gestão inferior à das metrópoles, assim possuindo influência apenas regional, porém sem desprezar ligações nacionais ou

internacionais vinculadas a funções especializadas. Há três níveis que por sua vez correspondem, como primeiro (A) às capitais estaduais não metropolitanas, já o seguinte (B e C) distingue-se por porte e por padrão de localização regionalizada. Chapecó, Cascavel, Londrina, Maringá, Blumenau e Joinville são classificadas como Capitais Regionais B fazendo parte da rede urbana de Curitiba. No entanto, também com Caxias do Sul, Passo Fundo e Santa Maria, também faz parte da rede de Porto Alegre. Assim está inserida nessas duas redes urbanas, vinculada também com a rede urbana da capital estadual, Florianópolis (Capital Regional A), que se conecta às redes de Curitiba e Porto Alegre, num nível de hierarquia menor, por não ser considerada uma metrópole (MATIELLO et al., 2016, p. 182) (Mapa 5).

Mapa 5. Florianópolis (SC) - Capital regional A (2A)



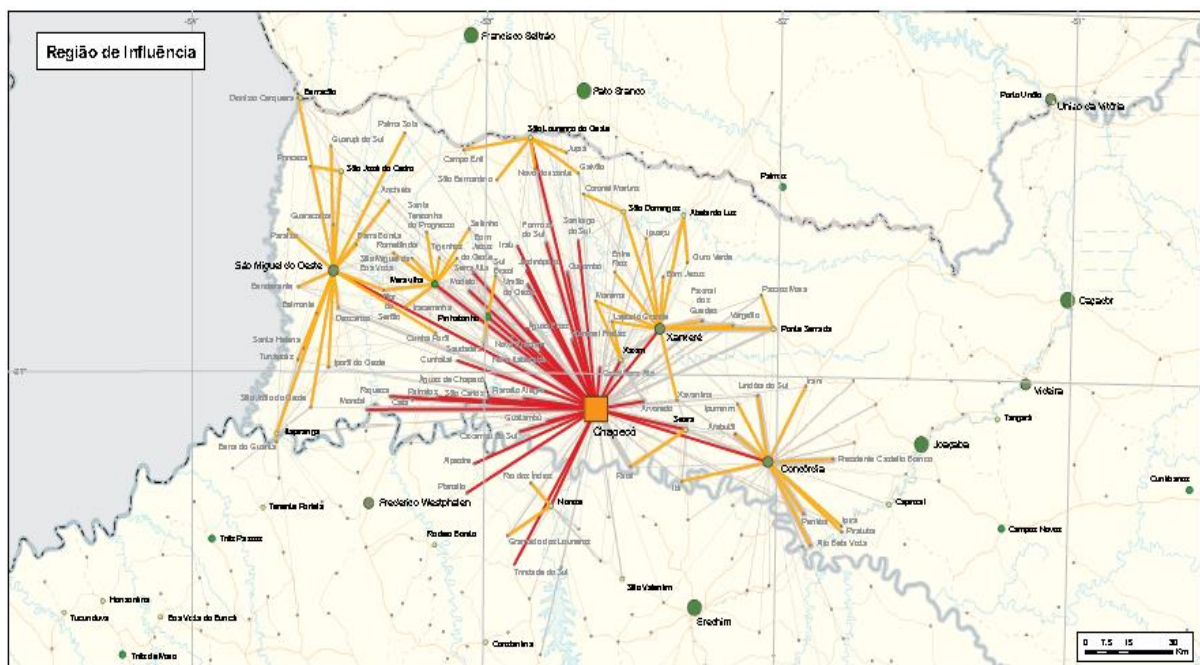
Fonte. REGIC/IBGE, 2008.

Já num contexto anterior, em 1966, Chapecó era tida como Centro Regional B (sexta categoria mais influente), havendo Joaçaba como um centro de igual importância. Assim aquelas cidades localizadas entre Chapecó e a fronteira oeste estavam influenciadas por Chapecó, e as situadas no intervalo entre Chapecó e Joaçaba sofriam influência de Joaçaba. Mais tarde, no estudo de 1978, Chapecó e Joaçaba figuravam como Capitais Regionais de terceira categoria mais influente, com visível aumento dos centros na zona de quinta categoria mais influente ligados a esses municípios correspondendo ao crescimento populacional no interior do Brasil. Na pesquisa das redes de influência realizada pelo IBGE em 1993, notava-se uma mudança na hierarquia da rede urbana brasileira e Chapecó passava para categoria forte, terceira mais influente, enquanto que Joaçaba diminuiu seu poder de influência, aparecendo

como de forte para médio, ou seja, quarta mais influente. A partir de então, Chapecó passou a ter mais visibilidade na região oeste e meio oeste, com consequência do enfraquecimento de outras cidades, gerado pela reestruturação da agroindústria, pela retirada seletiva dos produtores rurais e pela migração campo-cidade ocorrida entre os anos 1980 e 1990 (MATIELLO et al., 2016, p. 183).

Dando um salto para 2007, Chapecó tem, em sua região de influência, uma população aproximada de 889.764 habitantes, espalhados em 98 municípios. Configura-se como centro de maior influência articulando-se com as seguintes cidades: São Miguel do Oeste, Concórdia, Maravilha, Pinhalzinho e Xanxerê, sendo que as duas primeiras têm uma maior centralidade em comparação às três últimas (Mapa 6). Ocorrido pela reestruturação produtiva da agropecuária, com investimentos de capitais locais e estatais, mas também estrangeiros, na agroindústria, e a inserção de atividades produtivas nas dinâmicas econômicas em âmbitos regionais e internacionais, incorporando padrões de produção e consumo globalizados. Por consequência, houve movimentos de êxodo rural, gerando o crescimento de Chapecó e de algumas cidades mais influentes da região, ainda que em menor intensidade (MATIELLO et al., 2016, p. 185).

Mapa 6. Chapecó (SC) - Capital regional B (2B) e região de influência



Fonte. REGIC/IBGE, 2008.

Matiello et al. (2016, p. 185) relatam Chapecó, na questão de gestão federal, como quinta na categoria de mais influente, entre um total de oito, e divide com Joaçaba o mesmo poder de influência, em uma região que abrange todo o Oeste Catarinense e as áreas de fronteira estadual, o Sudoeste do Paraná e o Noroeste do Rio Grande do Sul. Já no que se refere à gestão

empresarial, a hierarquia de Chapecó sobe para o quarto lugar em um total de oito, fazendo assim que desde o meio oeste do estado ao extremo oeste é a única cidade nessa categoria abarcando também porções fronteiriças dos outros dois estados do sul do país.

Para o autor Chapecó vem se configurando como um polo no setor terciário na região. Antes esse setor era dominado por capital local, mas há pouco tempo isso vem mudando com a entrada de capitais nacionais e internacionais na rede de comércio e serviços, tendo como exemplos a instalação de lojas e supermercados, havendo assim uma possível propensão no aumento dos serviços de saúde e educação (Figura 1). Está também fortemente inserida na dinâmica do agronegócio, fornecendo uma estrutura à atividade agroindustrial que se volta de modo intenso ao mercado internacional, com sua produção de alimentos, mais especificamente na suinocultura, na avicultura e, ultimamente, na bovinocultura de leite (MATIELLO et al., 2016, p. 177).

Assim, observa-se a atuação de empresas vinculadas à agroindústria em diversos ramos, tais como logística, metal-mecânico, moveleiro, embalagens, câmaras frigoríficas, biotecnologia e equipamentos, entre outros. Nesse contexto, em relação a outras cidades do estado, o papel de Chapecó na região é tanto concorrente quanto complementar e, também, de especialização, pois nela são ofertados produtos e serviços não disponíveis em outras cidades da região (VILLELA; FUJITA; ALBA, 2017, p.117).

Figura 1. Alguns dos agentes que configuram o setor terciário de Chapecó/SC.



Fontes: Accor Hotels.com; Tudo sobre Chapeco.net; AdjoriSC.com.br; Vaga emprego.com.br; Jornalnh.com.br; Sindicato dos bancários com.br; Diplomatafm.com.br; Imgets.com.br, 2017.

No início do século XX, a ocupação da região Oeste Catarinense se deu pelas companhias colonizadoras do Rio Grande do Sul, que possuíam grande associação econômica através das madeireiras. Havia como grandes interessados o governo brasileiro que visava garantir a posse das terras e, por outro lado, as colonizadoras, que buscavam ganhos econômicos. O governo do estado de Santa Catarina passou, através de medidas, o favorecimento e a concessão de terras para empresas que tinham prestígio junto ao governo, a despeito da ocupação histórica de indígenas e caboclos. Através da extração de madeiras nobres das matas, as companhias colonizadoras estão entre as responsáveis pela intensificação da ocupação do Oeste Catarinense (MATIELLO et al., 2016, p. 196).

Segundo Matiello et al (2016, p. 200), o desenvolvimento do capitalismo no Oeste Catarinense se deu com o comércio, atrelado a agentes locais, tendo como principal produto a banha de porco, produzida por pequenos frigoríficos da região, que passava a ser um dos principais itens desse comércio. Com esse processo agregava-se valor ao suíno criado na região, tornando-se um dos principais produtos industrializados a impulsionar a atividade industrial local, que por sua vez teve como consequência o surgimento das grandes agroindústrias presentes hoje em Chapecó e na região.

A presença das agroindústrias é um dos fatores fundamentais no processo de formação, crescimento econômico e urbano de Chapecó. Hoje estão instaladas três grandes agroindústrias: a BRF, a Cooperativa Central Aurora Alimentos e a Cooperativa Regional Alfa, que atua como filiada à Aurora. Através das agroindústrias, foi possível uma complexificação de outras atividades a elas ligadas direta ou indiretamente, que hoje estão presentes na cidade de Chapecó (MATIELLO et al., 2016, p. 201).

Com a presença dos grupos empresariais de escala regional, inseridas numa economia mundial, com crescente tendência de concentração e centralização, com atuação na constante incorporação de uma empresa a outra, foi possível que os lugares onde estão inseridas se adaptassem para suprirem suas necessidades (MATIELLO et al., 2016, p. 209).

Essa mudança do conteúdo urbano, que atinge tanto as cidades quanto os espaços agrícolas do Oeste Catarinense, fez que cidades que exerciam papéis locais, entre elas Chapecó, se equipassem com indústria e comércio capazes de atender a essa demanda, formando uma rede composta por diferentes setores, de modo que um impulsionasse o outro (MATIELLO et al., 2016, p. 209).

Em 2009, ocorreu a fusão da Perdigão com a Sadia a fim de criar a atual BRF (Brasil Foods). A BRF passou a ser em 2010 a terceira maior empresa exportadora do país. A soma dos números no balanço daquele ano foi de aproximadamente US\$ 20,3 bilhões, tendo um

pouco mais de 20% no saldo da balança comercial brasileira, com um faturamento líquido de R\$ 23 bilhões em 2010, sendo uma das maiores exportadoras mundiais de aves e a maior empresa global de proteínas em valor de mercado (MATIELLO et al., 2016, p. 202).

Em Chapecó, são centralizados diversos serviços e agentes não encontrados em outras cidades próximas. Podemos aqui nos reportar aos serviços financeiros com uma ampla rede bancária, possuindo agências dos principais bancos brasileiros, além de financeiras, bem como instituições de alta complexidade, como as de ensino superior, o serviço na saúde de média e alta complexidade, e também com grande importância as ligações aéreas que são feitas para outros lugares realizadas por meio do aeroporto municipal, objeto central de análise deste trabalho, que será apresentado mais detalhadamente à frente.

Além de polo regional, Chapecó se apresenta também como cidade média devido às especificidades apresentadas por ela e pela influência sobre o espaço urbano e regional. Reside aí uma das principais características dessas cidades, o vínculo com o lugar, associado ao território, sua hinterlândia, e não somente pelo nível funcional, como também o social (GRETZER, 2012, p. 4).

Assim, com base nas compreensões de cidades médias e tendo em vista suas condições de inserção e reestruturação na cadeia produtiva e financeira, juntamente com seu papel atribuído na rede urbana e seus fluxos de ligação, é possível entender Chapecó como uma cidade média, por ocupar uma posição central na produção e na articulação do território e da economia regional a partir de um conjunto específico de funções, e que possui uma dinâmica de polo regional, com fluxos que também o extravasam.

4. INFRAESTRUTURAS E AEROPORTOS

Buscando entender a dinâmica e funcionamento global dos aeroportos, mas aqui visando os aeroportos brasileiros e especificamente o aeroporto municipal de Chapecó (Figura 2), faremos um breve apanhado histórico de como se iniciou a aviação em um cenário mundial. Segundo Fouquet (2008 apud PEREIRA, 2010, p. 47):

[...] após o voo de Alberto Santos Dumont com seu 14-Bis, em 23 de outubro de 1906, foram necessários mais de 12 anos até que o avião passasse a ser efetivamente usado como meio de transporte público [ou de passageiros]. Isto ocorreu logo após o término da Primeira Guerra Mundial, quando, em 5 fevereiro de 1919, a empresa alemã Deutsche LuftReederei iniciou um serviço diário entre Berlim e Weimar, para transporte comercial de passageiros, carga e correio.

Assim, esses serviços de voos juntamente com toda sua estrutura logística e dinâmica, necessitou da implantação dos aeroportos para atender a demanda e o movimento das aeronaves. De acordo com Aredes e Silveira (2011), qualquer deslocamento por esse modal necessita de uma infraestrutura básica, ou seja, um terminal para embarque e desembarque de passageiros e de cargas que possamos denominar aeroporto: “[...] a noção de infraestrutura remete a um conjunto de equipamentos materiais responsáveis pelo suporte técnico de dada atividade” (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 262).

Figura 2. Infraestrutura geral do aeroporto Serafin Ennos Bertaso de Chapecó /SC.



Fonte: chapecoeregiaoacvb.com.br, 2017.

Na constituição dos aeroportos, faz-se necessária uma infraestrutura complexa que vai desde os equipamentos de rádio navegação a uma administração de serviços, em geral pertencente ao Estado na forma de empresas públicas, como em alguns casos no Brasil a Infraero. Além de sua característica operacional, os aeroportos são considerados como espaços de negócios, com que as políticas governamentais têm por objetivo principal potencializar o uso desses terminais, visando à presença da tecnologia de informação (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 262).

Na consolidação e nos processos de implementação dos aeroportos, temos como papel vital o termo que se refere à sua infraestrutura, podendo assim ser conceitualizado como:

[...] uma visão abrangente, para designar a articulação desses diversos segmentos que compõem a base ou conjunto de equipamentos públicos, instalações e facilidades em um país ou uma região. Os diversos segmentos infraestruturais dão suporte à prestação de serviços públicos, além de fomentarem o desenvolvimento regional. O conceito de infraestruturas está ligado ao atendimento das necessidades tanto da vida social – ao proporcionar serviços essenciais à melhoria dos padrões de vida – quanto das empresas – na medida em que os serviços decorrentes delas se incorporam como insumos as funções de produção (BARAT, 2011 p. 218).

Os aeroportos estão destinando áreas cada vez maiores para sua implantação, juntamente com suas atividades de embarque e desembarque de cargas, possibilitados pelos avanços ocorridos na tecnologia aeronáutica. Tendo por outro lado a crescente e significativa movimentação de passageiros, ocasionada principalmente pelo aumento da produtividade, associada com os menores custos das passagens aéreas. Com a disseminação do transporte aéreo e os crescentes fluxos de viagens para negócios e turismo, ocasionou maior valor à complexa cadeia produtiva da aviação civil. Barat (2011) afirma que os países que possuem políticas consistentes e incentivadoras fortalecem essa cadeia aumentando seu potencial de barganha em acordos internacionais, bilaterais ou multilaterais. Com a incorporação do país no cenário mundial da logística e do transporte aéreo, impõe-se hoje a exposição de linhas de ação claras, voltadas para o aumento da participação da bandeira brasileira no mercado mundial dos transportes aéreos.

O transporte aéreo vem numa crescente aprimoramento em suas cadeias logísticas cada vez mais complexas, voltadas para um atendimento visando um modelo de comércio que utiliza como base plataformas eletrônicas, como computadores, smartphones, tablets etc. Já na questão das cargas, há uma movimentação de mercadorias com maior valor agregado por unidade de peso (BARAT, 2011, p. 223). É essa demanda tanto de cargas quanto de passageiros que vem gerando os grandes fluxos. De acordo com Arades e Silveira (2011, p. 252), os fluxos seriam o resultado do movimento e da demanda desde seu ponto de partida até o seu destino e vice-versa, ou seja, os fluxos são os meios pelos quais essa demanda se desloca.

Voltando à questão do funcionamento do transporte aéreo e dos aeroportos, são associados a um sistema que remete a um conjunto de elementos interligados e interdependentes entre si. Tendo como aplicação a noção de sistema em rede, que é denotado tal inter-relação no transporte, principalmente no transporte aéreo já que o conceito “*hub-and-spoke*” e a inter-relação entre vários *hubs* cria a sobreposição de várias ligações aéreas em rede. Isso faz com que o transporte aéreo consiga reunir tais características, criando uma condição para que as companhias aéreas que operam ou que operaram nos aeroportos em função da circulação de passageiros e dos fluxos aéreos produzam e exerçam algum tipo de poder ou seja, territorialização (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 248 e 257).

Tem havido também uma mudança com relação às empresas aéreas e ao seu modelo de negócio adotado, especialmente com uma mudança no deslocamento territorial dos *hubs*. Estão passando para o modelo *low cost, low fare*, que quer dizer baixo preço, baixo custo, assim refletindo na padronização da frota para redução de custos operacionais de peças, de consumo de combustível, de treinamento de tripulação e de uso de peças, o atendimento aos clientes passou a ser feito pela *Internet*, como, por exemplo, a compra de bilhetes e de programas de milhagens. A empresa “Southwest” foi a precursora nos Estados Unidos, em 1971, do modelo de baixo custo, somente para voos domésticos, frota comum e padronizada além de passagens baratas, especialmente quando a compra, *check in* e emissão de bilhetes puderam ser realizados pela *Internet*, atendimento diferenciado e operação sem *hubs* para evitar congestionamentos e atrasos. Com tais medidas, essa empresa conseguiu conquistar parcelas significativas da população que utilizava outros modais para locomoção e assim serviu de modelo para muitas empresas ao redor do mundo (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 271).

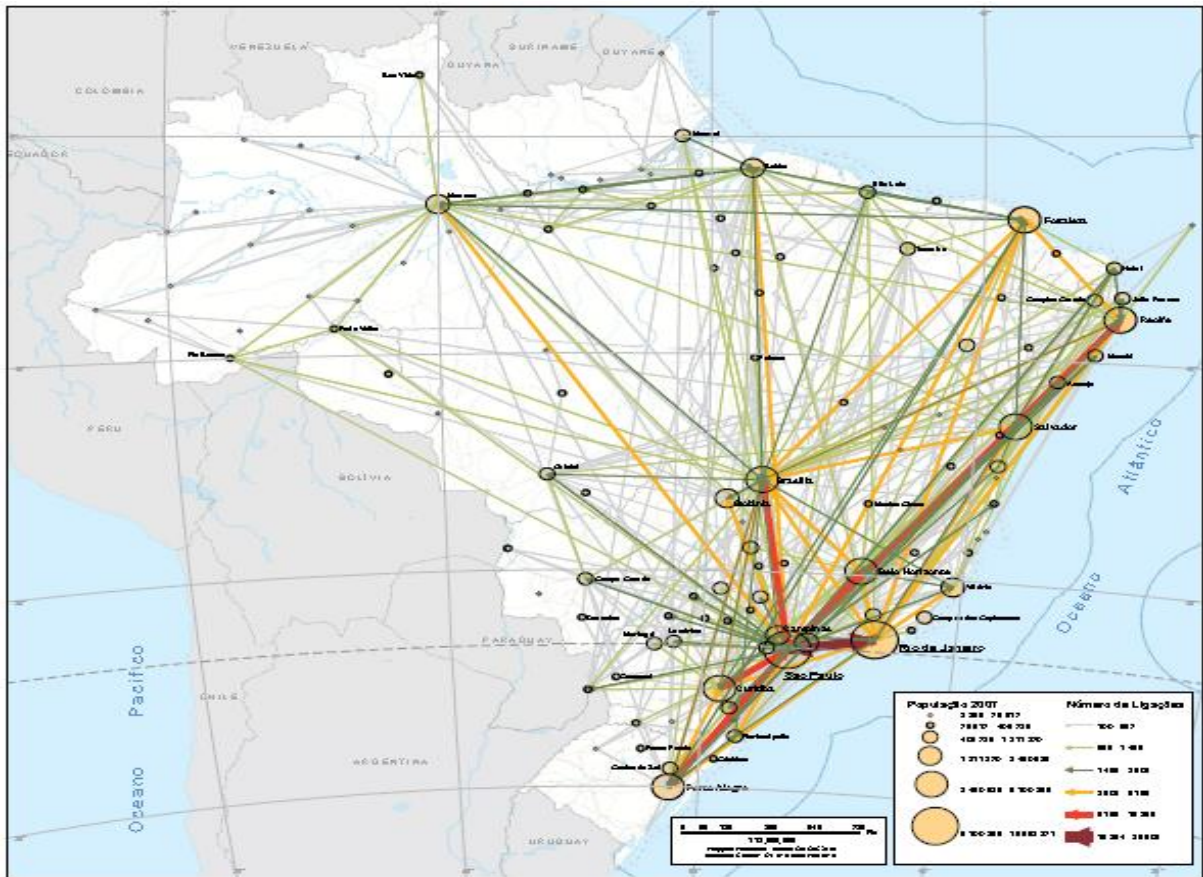
No Brasil, a aviação e o transporte de passageiros vêm se desenvolvendo significativamente. O transporte aéreo tem como impulso desse processo o turismo e os voos de negócios, o qual tem associação direta com o deslocamento espacial. O fato dessa crescente demanda pelo uso dos serviços voltados à aviação está relacionado com a oferta de voos em empresas de baixo custo, forçando as outras empresas do setor a aderirem também para se tornarem competitivas, buscando novos clientes e planejando estratégias logísticas. O transporte aéreo brasileiro está passando também por novos implementos e investimentos estatais e privados para que ocorra uma consolidação dessa nova realidade no transporte aéreo. Um dos instrumentos do Estado foi a “Política de Flexibilização da Aviação Comercial Brasileira” com desdobramentos recentes, pois o transporte aéreo é tanto condicionador como condicionado dos novos espaços que se configuram no território (AREDES; SILVEIRA, 2011, p. 270 e 273).

Segundo Barat (2011), há no Brasil:

- 4.263 aeroportos e aeródromos, sendo a segunda maior rede do mundo. É superada apenas pela rede do Estados Unidos, com 14.497.
- Dos 67 aeroportos operados pela Infraero, 31 são internacionais e 36 domésticos, os quais movimentaram, em 2007, um total de 110,5 milhões de passageiros e mais de 1 milhão e 300 mil toneladas de cargas;
- O número de passageiros, no tráfego doméstico, foi de 97,9 milhões. Já na tráfego internacional, o número foi de 12,6 milhões. Na movimentação de cargas 697,7 mil toneladas corresponderam ao tráfego internacional e 620,8 mil toneladas corresponderam ao tráfego doméstico;
- Do total da movimentação de cargas, o aeroporto de Guarulhos respondeu por 32,2 %, Viracopos por 18% e Manaus por 12,6%. Os três aeroportos concentraram 63% da carga aérea movimentada no país;
- No que diz respeito à movimentação de passageiros, os aeroportos de Guarulhos e Congonhas concentraram, em 2007, 31% do total do país (18,7 e 15,3 milhões de passageiros/ano, respectivamente). Agregando-se Brasília e Galeão, a concentração de passageiros se elevou a 50% do total (BARAT, 2011, p. 239).

O mapa 7, a seguir, sintetiza graficamente a distribuição das conexões aéreas no território nacional brasileiro.

Mapa 7. Conexões aéreas - Brasil – 2004



Fonte. Site IBGE, 2017.

No caso de Chapecó, sua inserção como um polo regional, juntamente com seu aeroporto municipal, exerce grande influência, fazendo com que os usuários que se utilizam de sua infraestrutura também façam uso de outros serviços presentes na cidade. Os usuários dos serviços aeroportuários juntamente com os demais serviços oferecidos são oriundos de uma região com um raio de aproximadamente duzentos quilômetros, o qual se estende aos estados do Rio Grande do Sul e do Paraná, conectando, através de sua oferta de voos, a cidade às principais rotas do Sul do país, assim como São Paulo e Brasília.

Matiello et al (2016, p. 247) relatam que, pela importância do aeroporto municipal de Chapecó e sua infraestrutura, a cidade pode fomentar e reforçar o turismo de negócios, eventos e intermediação, colaborando para a expansão desse tipo de atividades na região. Através desta demanda, a quantidade de voos e de destinos foi ampliada nos últimos anos, resultando em números maiores de embarques e desembarques, tendo assim uma grande demanda por investimentos no terminal de passageiros e na pista do aeroporto em mais de uma ocasião nos últimos anos (Figura 3), além de demandas por mais voos além dos existentes (Tabela 1).

Figura 3. Ampliação da pista do aeroporto Serafin Ennos Bertaso de Chapecó/SC em 2012



Fonte: IChapeco, 2017.

Em 2012, a Associação Comercial e Industrial realizou pesquisa sobre interesses de destino e, desde então, vem exercendo razoável pressão sobre empresas aéreas – as já instaladas e outras – para que ampliem a oferta de destinos e horários. Segundo informações do Diário do Iguaçu (2012), de 2010 para 2011 houve um aumento de 21% no número de desembarques, subindo de 90 mil para 125 mil no período. O responsável pelo Aeroporto Municipal, Sérgio Wallner, informou que as companhias, que já operavam com 80% da capacidade, tinham como meta para 2012 atingir os 100% (MATIELLO et al., 2016, p. 247).

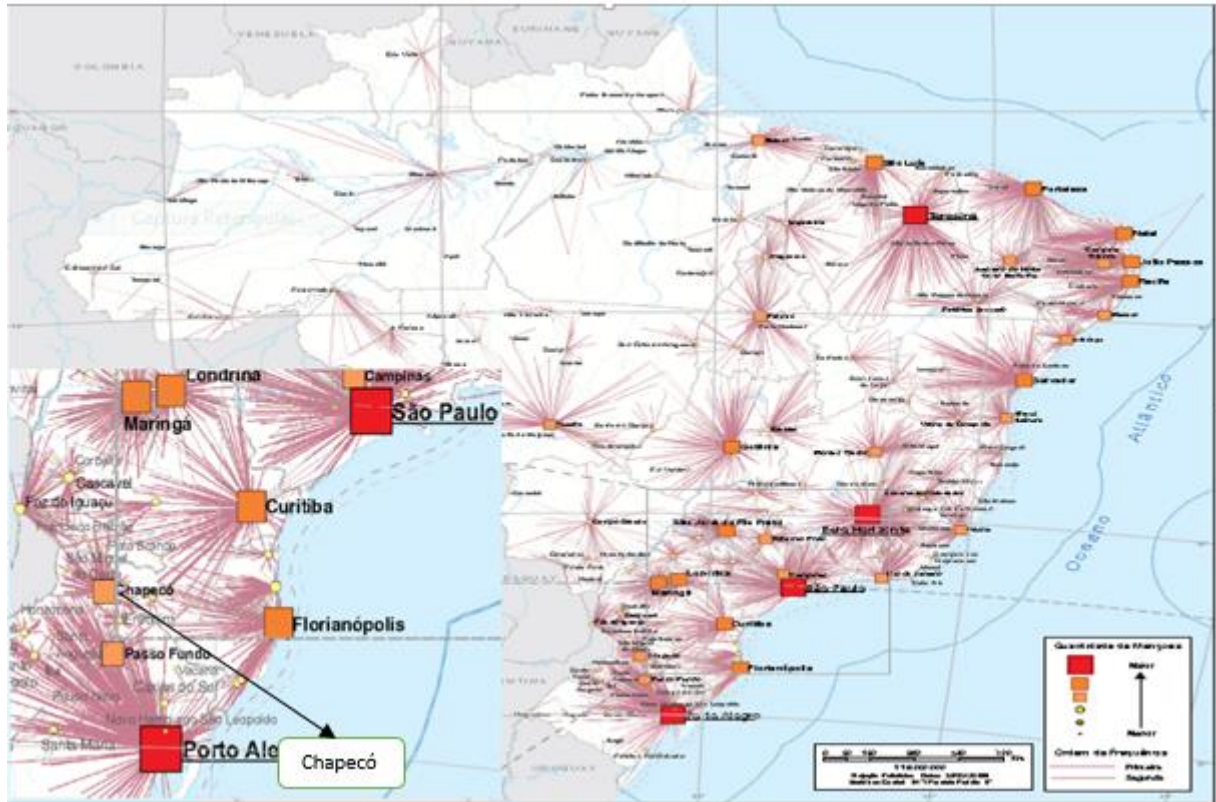
Tabela 1. Destinos e horários de voos do Aeroporto de Chapecó, 2017.

| VOO | EMPRESA | HORÁRIO | DESTINO(S) | FREQUÊNCIA |
|--------------------|---------|---------|--|---|
| O6-6319 | avianca | 6:00 | Florianópolis, São Paulo (Guarulhos), Brasília | diária |
| G3-1299 | gol | 9:40 | São Paulo (Guarulhos) | segundas, terças, quintas, sextas e sábados |
| AD-9291 | azul | 12:20 | Campinas | domingos |
| O6-6175 | avianca | 14:15 | Florianópolis, São Paulo (Guarulhos) | diária |
| AD-4405 | azul | 15:10 | Florianópolis | segundas, terças, quintas, sextas e domingos |
| AD-5139 | azul | 15:35 | Campinas | segundas às sextas |
| AD-9281 | azul | 18:30 | Campinas | sábados |
| AD-5263 | azul | 18:55 | Porto Alegre | domingos |
| AD-9276 | azul | 19:05 | Campinas | segundas, terças e quintas |
| G3-1297 | gol | 19:40 | São Paulo (Guarulhos) | segundas, quartas, quintas, sextas e domingos |
| AD-9028 | azul | 20:25 | Porto Alegre | segundas |
| AD-9020 AD-9276 | azul | 20:35 | Campinas | quartas e sextas |
| AD-9119 | azul | 21:35 | Porto Alegre | sextas |

Fonte: Site emsampa, 2017.

Segundo a Secretaria de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina, o aeroporto Municipal de Chapecó é o que mais cresce no estado, ficando clara a sua vital importância não somente ao estado catarinense, mas sim a uma grande região no qual está inserido, como pode ser visto no Mapa 8.

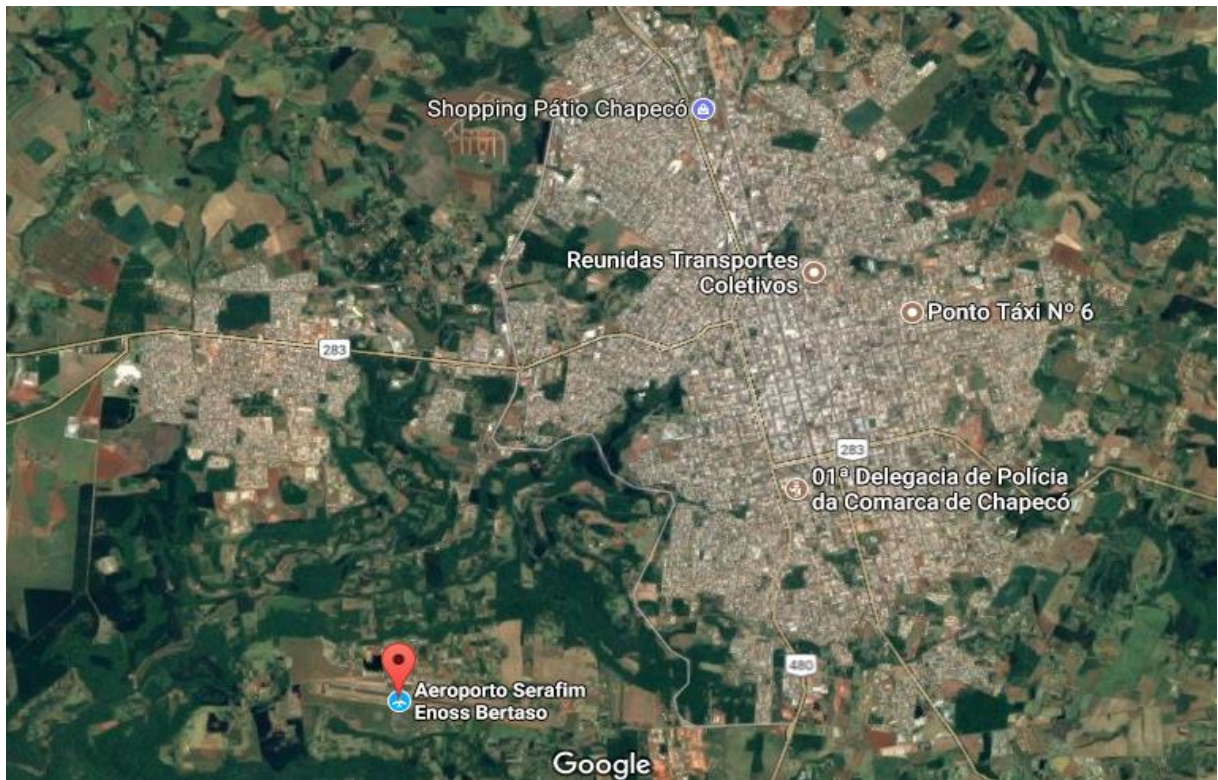
Mapa 8. Deslocamentos para aeroportos - Brasil – 2007



Fonte. REGIC/IBGE, p. 172

O aeroporto de Chapecó foi inaugurado em 18 de março de 1978, também conhecido como aeroporto Serafin Enoss Bertaso, e encontra-se a 10 km do centro da cidade (Figura 4). Suas coordenadas geográficas são: 27° 08' 03" Sul / 052° 39' 24" Oeste. Possui uma pista de pouso e decolagem com 2.063 metros de comprimento e 45 metros de largura, comportando aeronaves como o Boeing 737-800. Do aeroporto partem linhas aéreas regulares, tendo voos diários, e hoje atuam três companhias aéreas: Azul, Gol e Avianca, todas com aeronaves a jato. Os principais destinos são: Florianópolis (SC), Porto Alegre (RS), Campinas (SP), Guarulhos (SP) e Brasília (DF). O aeroporto conta também com um Aeroclube, uma escola destinada a formação de pilotos com cursos de Piloto Privado, Piloto Comercial, IFR e Planador que recebe alunos de vários locais do país.

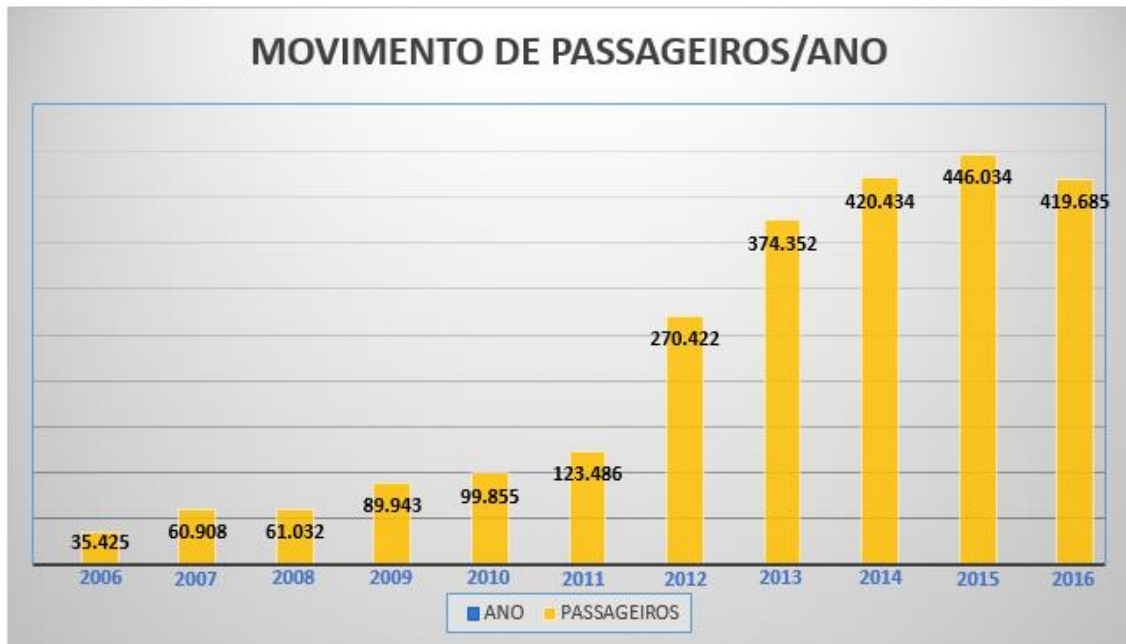
Figura 4. Localização do aeroporto no município de Chapecó.



Fonte: Google maps, 2017.

Nos últimos 10 anos, a movimentação do aeroporto Serafin Enoss Bertaso saltou de 35 mil passageiros/ano para quase meio milhão de embarques e desembarques em 2016 (Figura 5). O Aeroporto de Chapecó possui status interestadual, recebe passageiros de toda a macrorregião, compreendendo o noroeste do Rio Grande do Sul, sudoeste do Paraná, oeste e extremo oeste de Santa Catarina, atendendo cerca de 370 municípios que compreendem em torno de 2,5 milhões de pessoas.

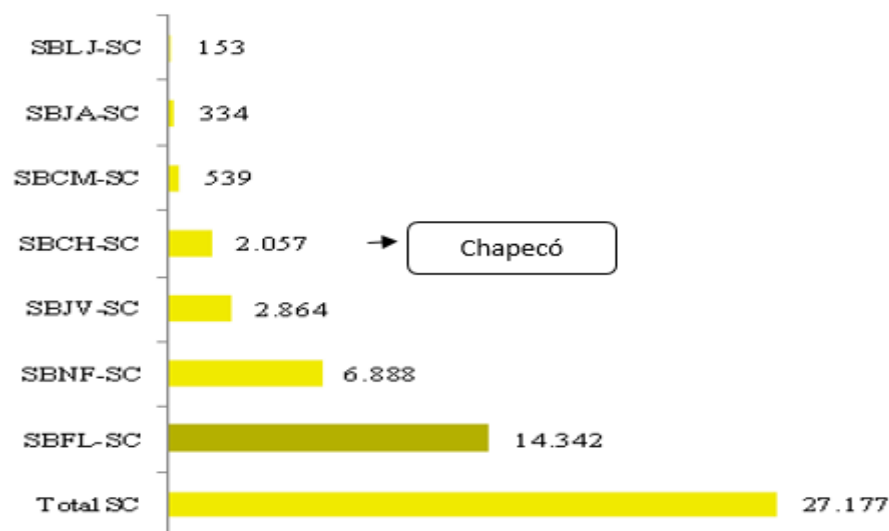
Figura 5. Gráfico da movimentação de passageiros nos últimos 10 anos, no aeroporto de Chapecó



Fonte: Elaborado pelo autor, com dados fornecido pelo aeroporto de Chapecó, 2017.

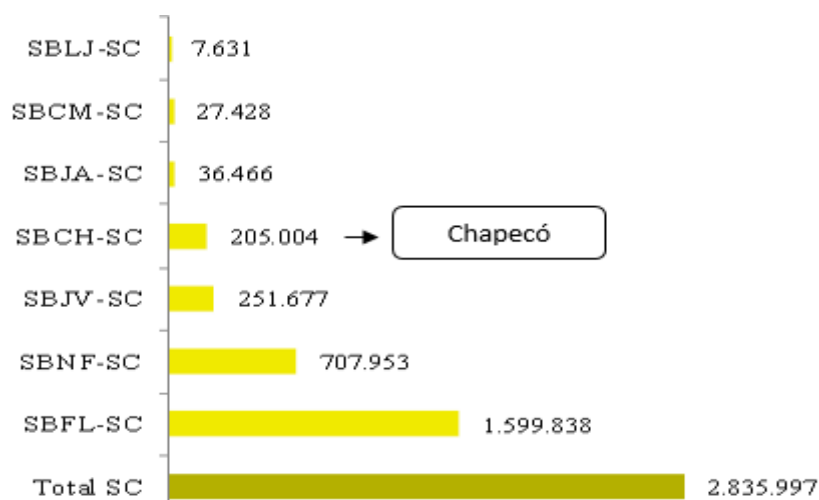
Para entender melhor o cenário e os fluxos do transporte aéreo no estado de Santa Catarina, assim visando o aeroporto de Chapecó, se fez necessário a busca por dados recentes que representam tanto as decolagens e os passageiros embarcados nos principais aeroportos do estado, voltada a atenção para o aeroporto Serafin Enoss Bertaso (SBCH). Segundo o Anuário do Transporte Aéreo de 2016 da ANAC, esses dados estão representados em dois gráficos a seguir:

Figura 6. Número de decolagens nos principais aeroportos de Santa Catarina, 2016.



Fonte: Anuário do Transporte Aéreo, 2016.

Figura 7. Número de embarques nos principais aeroportos de Santa Catarina, 2016.



Fonte: Anuário do Transporte Aéreo, 2016.

Através do estudo feito pelo último Anuário do Transporte Aéreo, juntamente com toda a pesquisa e os dados apresentados até o momento sobre Chapecó e o aeroporto, constatou-se que o aeroporto de Chapecó se configura como quarto aeroporto mais influente no estado, tanto em decolagens e embarques. Por não existir outro aeroporto tão influente na macrorregião em que está inserido, sua centralidade aeroportuária acaba extravasando o estado de Santa Catarina, tendo assim influência nos estados vizinhos do Paraná e Rio Grande do Sul.

Buscando entender a dinâmica e os principais motivos, que levam os usuários da região a se utilizarem do aeroporto de Chapecó, foi elaborado um questionário com algumas perguntas aplicadas in loco, que buscam desvendar os objetivos principais do trabalho levantados até aqui.

Quanto à forma de coleta de dados, aqui se adotou para elaboração da pesquisa um questionário estruturado, elaborado pelo autor, que o aplicava em forma de 9 perguntas objetivas para as quais eram apresentadas as alternativas disponíveis para respostas. As questões visavam identificar a percepção dos usuários do aeroporto de Chapecó, quanto à importância que exerce para a região. Assim se efetuou a coleta desses dados em agosto de 2017. Num total, foram feitas 9 questões para 20 usuários.

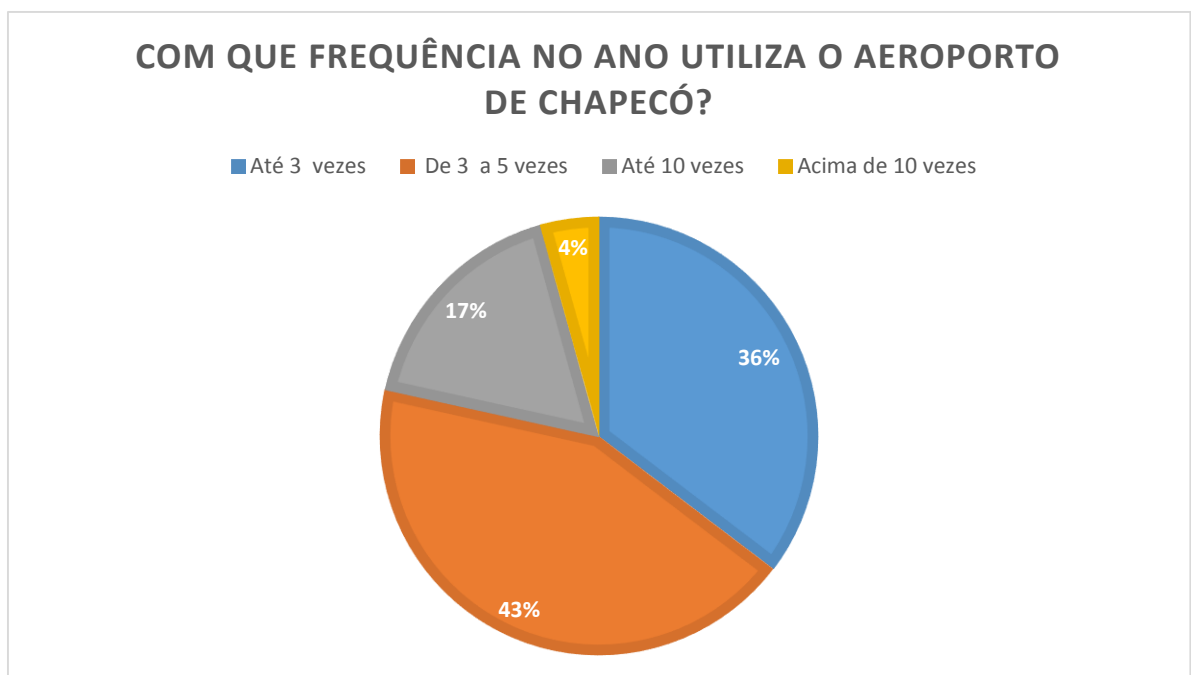
Através da pesquisa que foi realizada com os usuários do aeroporto de Chapecó, foram elaborados 9 gráficos com os dados obtidos. Em primeiro lugar, serão apresentados os gráficos para uma breve análise, ao final.

Figura 8. Primeira vez que utiliza o aeroporto de Chapecó?



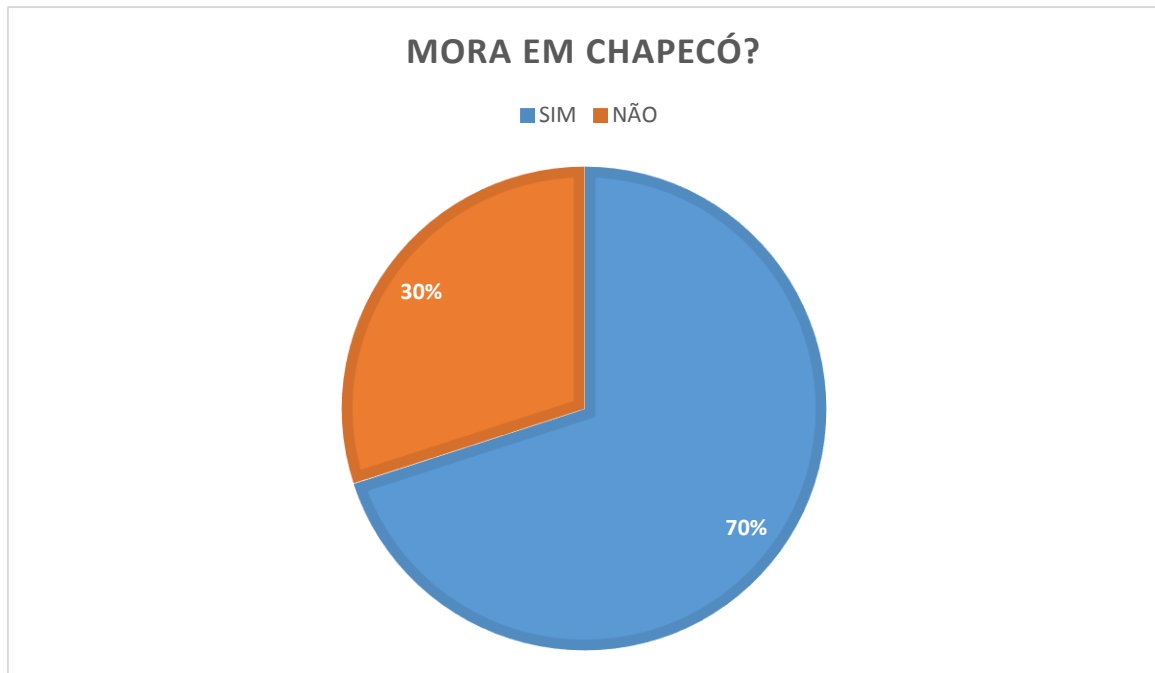
Fonte: Do autor, 2017.

Figura 9. Com que frequência no ano utiliza o aeroporto de Chapecó?



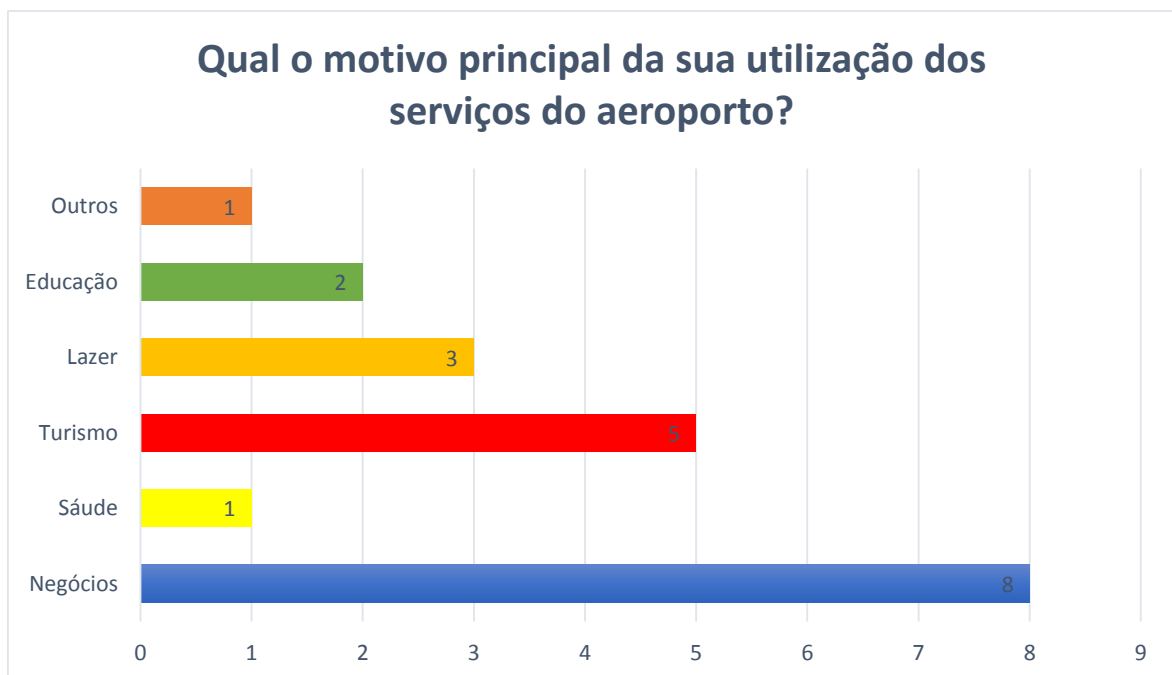
Fonte: Do autor, 2017.

Figura 10. Mora em Chapecó?



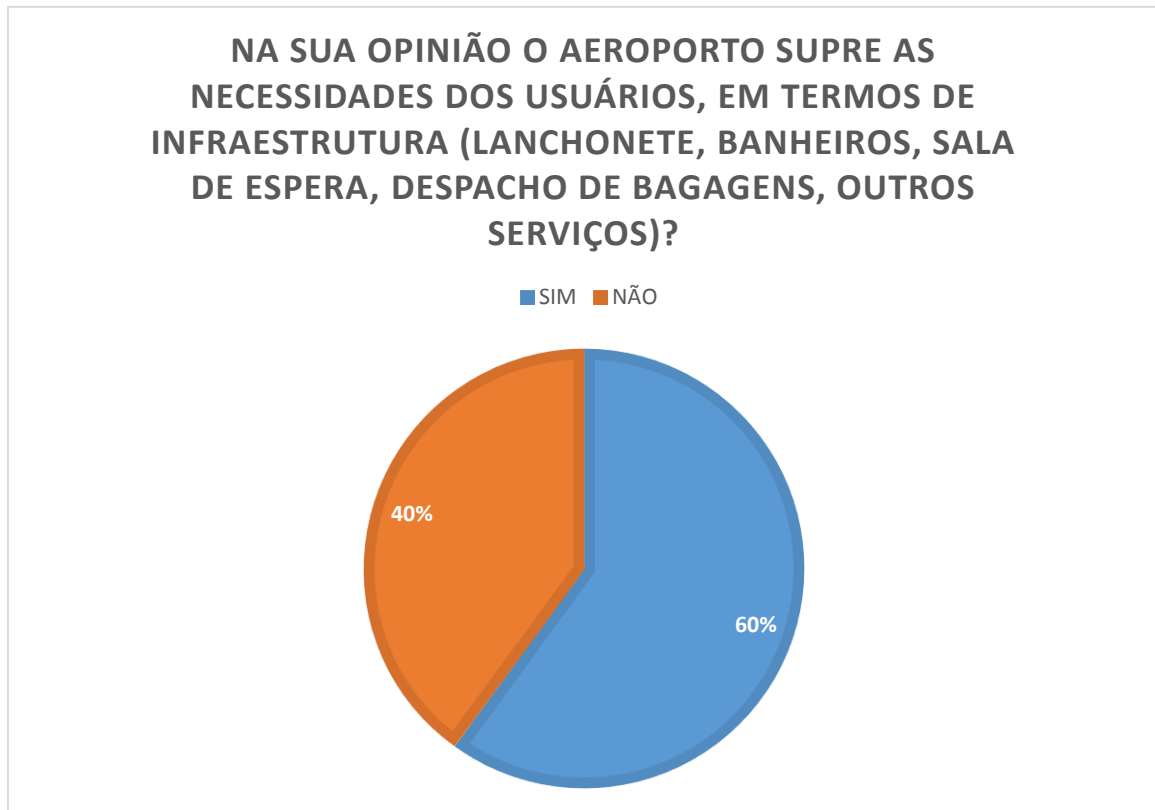
Fonte: Do autor, 2017.

Figura 11. Qual o motivo principal da sua utilização dos serviços do aeroporto?



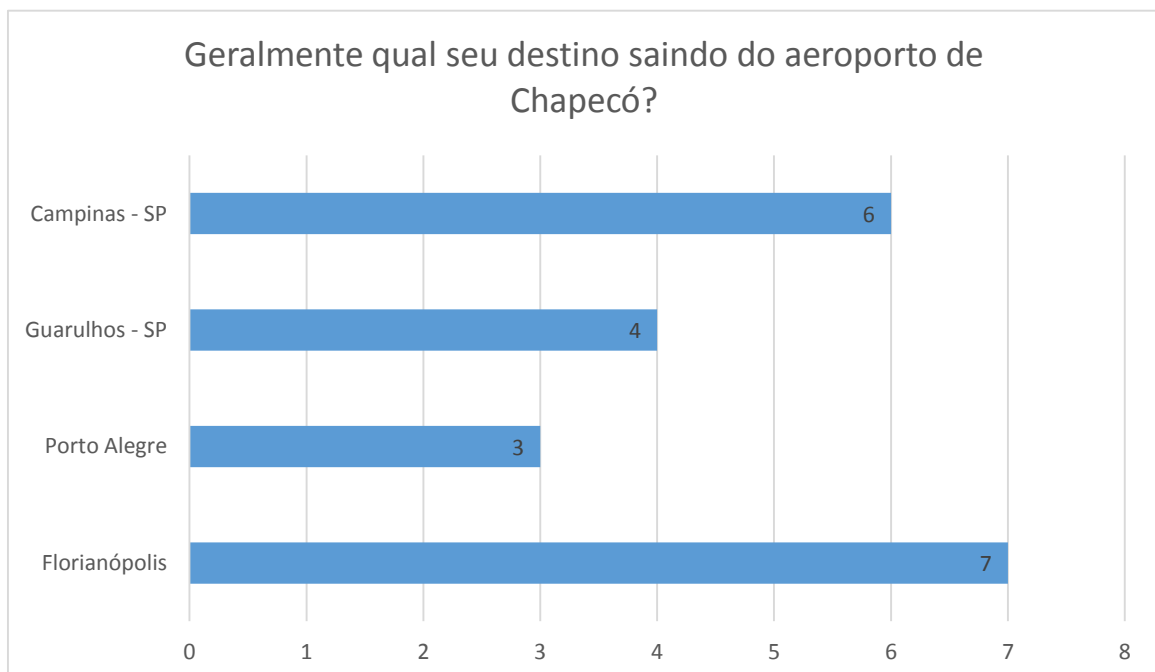
Fonte: Do autor, 2017.

Figura 12. Na sua opinião o aeroporto supre as necessidades dos usuários em termos de infraestrutura (sala de embarque, lanchonete, banheiros, sala de espera, despacho de bagagens, outros serviços)?



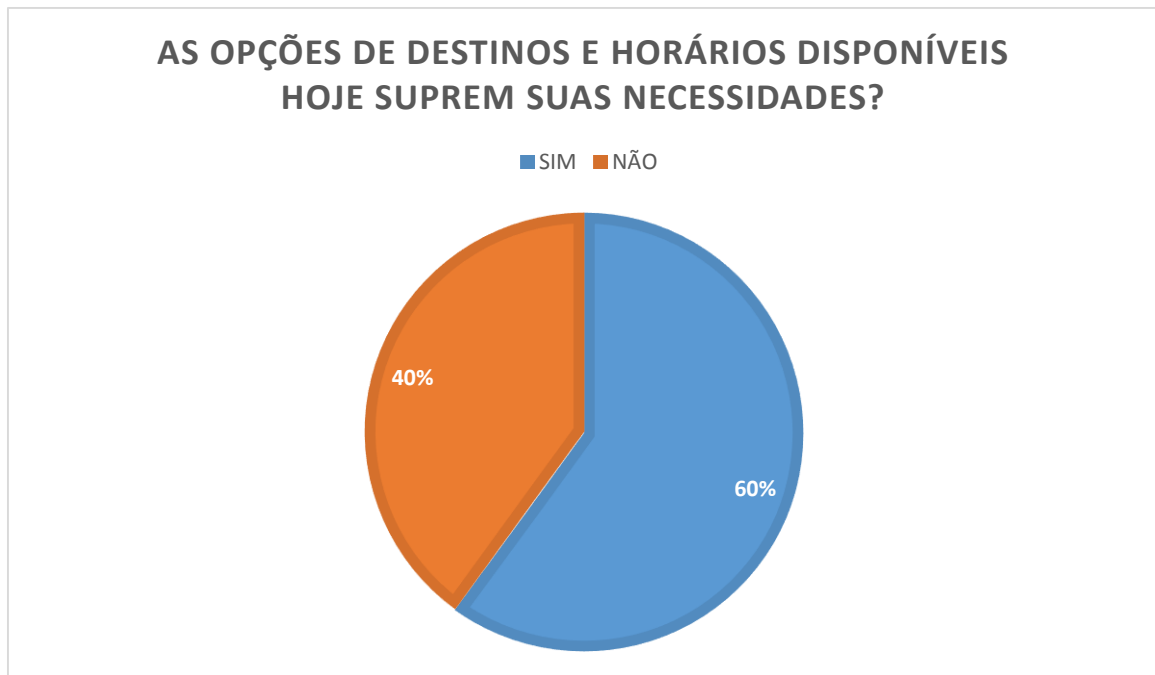
Fonte: Do autor, 2017.

Figura13. Geralmente qual seu destino saindo do aeroporto de Chapecó?



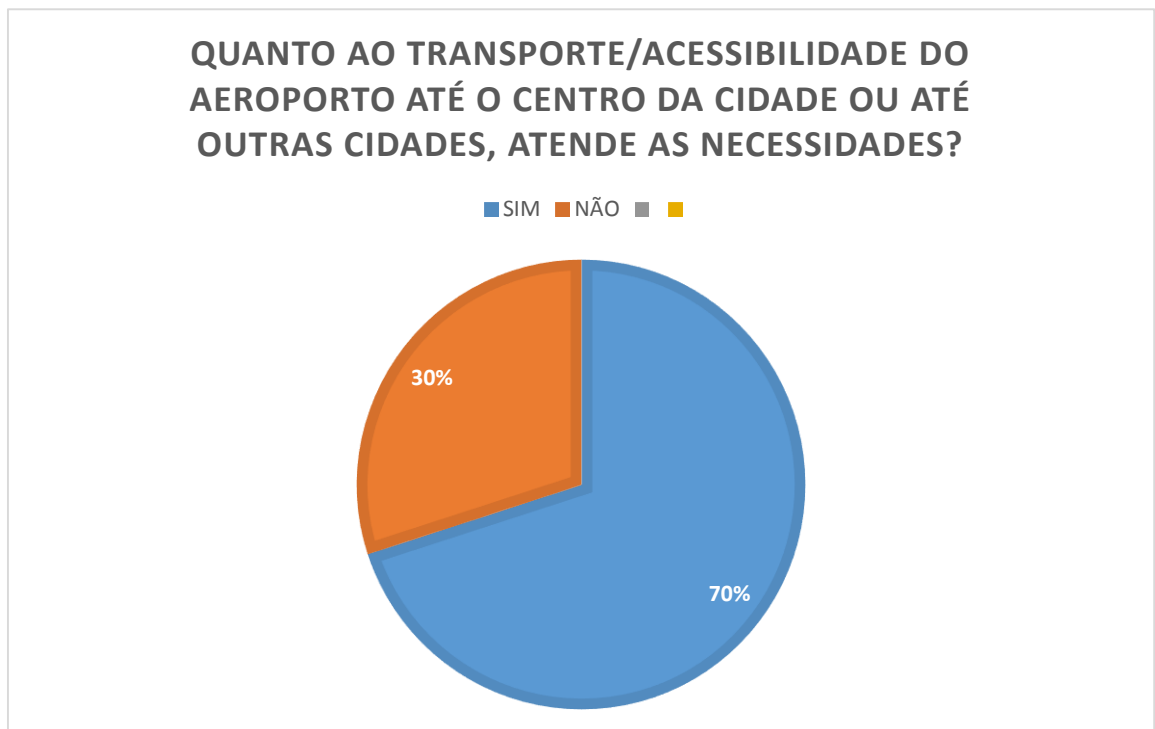
Fonte: Do autor, 2017.

Figura 14. As opções de destinos e horários disponíveis hoje suprem suas necessidades?



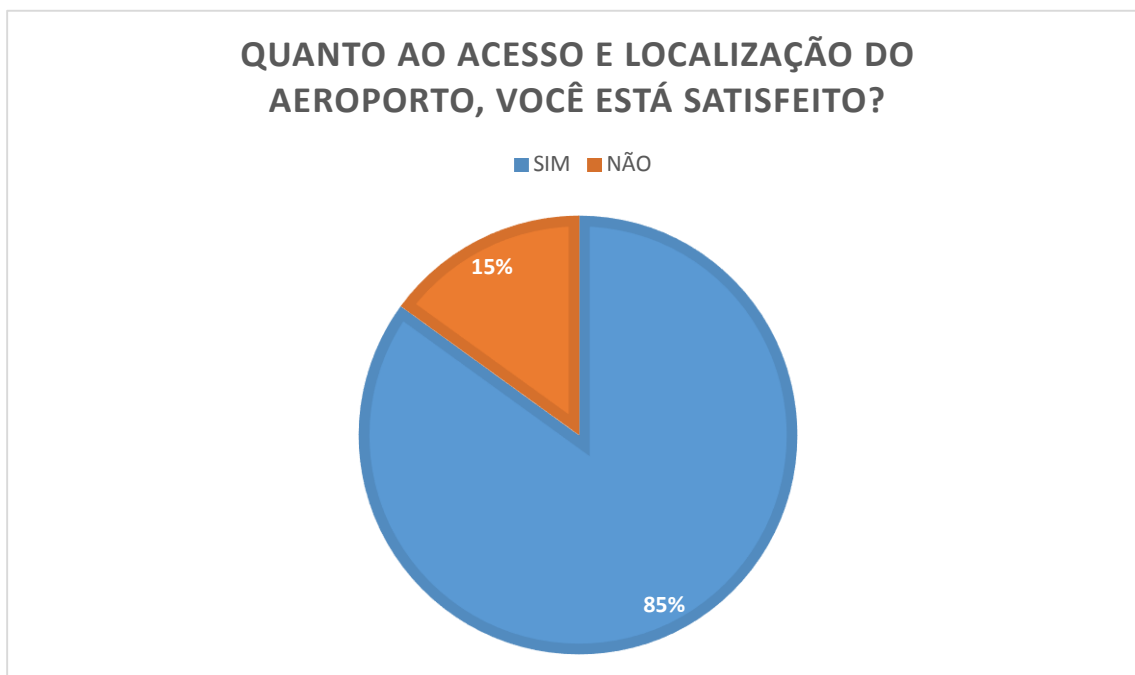
Fonte: Do autor, 2017.

Figura15. Quanto ao transporte/acessibilidade do aeroporto até o centro da cidade ou até outras cidades, atende as necessidades?



Fonte: Do autor, 2017.

Figura 16. Localização do aeroporto



Fonte: Do autor, 2017.

Através das pesquisas e dados coletados, identificou-se um notório crescimento de usuários do aeroporto nos últimos dez anos. Com o trabalho realizado em campo através dos questionários, constatou-se que a grande maioria dos entrevistados já eram usuários do aeroporto, num total de 43 % utilizam de seus serviços cerca de 3 a 5 a vezes ao ano, sendo que a grande maioria reside na cidade de Chapecó.

A pesquisa apontou que o motivo principal dos usuários para a utilização do aeroporto pelas seguintes demandas seguindo a ordem de: negócios, turismo, educação, lazer, saúde e outros. Destacamos que um pouco mais da maioria dos entrevistados estão satisfeitos com a infraestrutura em um todo do aeroporto, mas notou-se a demanda de possíveis ampliações e melhorias nesse sentido. Para os entrevistados, os principais destinos são o aeroporto de Florianópolis seguido de São Paulo (Campinas), sendo que 40% dos entrevistados sente a necessidade de novas linhas e possíveis outros destinos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo é um dos setores mais dinâmicos da economia mundial, apesar de ser um tipo de transporte relativamente novo. Sua influência na estrutura espacial dos sistemas urbanos e suas centralidades são bastante marcantes, pois seu crescimento e desenvolvimento dão-se em decorrência do rápido avanço da tecnologia e têm sido mais acelerados do que qualquer outro tipo de transporte (CORRÊA et al, 1977).

No caso particular das cidades de porte médio situadas fora de contextos metropolitanos, é provável que a existência de aeroportos comerciais seja um dos fatores responsáveis para potencializar seus papéis de intermediação tanto na escala nacional quanto internacional, dependendo da complexidade de sua economia.

Analisando a centralidade regional aeroportuária, que o aeroporto municipal Serafin Enoss Bertaso, exerce, fica bem clara a existência de um meio técnico-científico-informacional, apontada por Milton Santos (2006), entendendo a própria infraestrutura, a logística e as características do transporte aéreo da região Oeste de Santa Catarina, Noroeste do Rio Grande do Sul e Sudoeste do Paraná, em vinculação com os papéis de intermediação desempenhados por Chapecó nessa região.

Primeiramente buscamos compreender a relação das diversas formas de redes com o município de Chapecó. Após um maior entendimento das redes urbanas, de infraestruturas e redes aéreas que competem ao aeroporto de Chapecó, procuramos entender a dinâmica e o funcionamento das cidades médias, categoria de cidades da qual Chapecó faz parte. Destaca-se como um polo regional tendo grande influência para a região à qual pertence, tanto no seu próprio estado como numa parcela dos estados vizinhos do Paraná e Rio Grande do Sul. Depois disso, partimos para uma análise mais específica do seu aeroporto, como seu funcionamento sua estrutura e principalmente visando seu público.

A partir desta pesquisa, podemos perceber como o aeroporto de Chapecó exerce grande centralidade aeroportuária na região, principalmente pelo seu papel de intermediação, tanto estreitando relações e distâncias com outros lugares, sejam eles centrais ou não, tanto do país ou internacionalmente, por ter uma excelente localização no Mercosul, que permitiria, inclusive, a oportunidade de atender e receber os estrangeiros vizinhos.

O presente trabalho alcançou seu objetivo, porque respondeu à questão levantada inicialmente. Como sugestão indica-se a ampliação do estudo, contemplando outras questões

que ficaram em aberto as quais remetem ao aeroporto, tais como as questões referentes a sua ampliação física e de possíveis novas linhas aéreas com outros destinos, em função das articulações extrarregionais da cidade de Chapecó, construindo assim uma melhor relação entre usuários e aeroporto, potencializando seu papel.

6. REFERÊNCIAS

ACCOR HOTELS. [Serviços de hotéis e eventos em Chapecó]. Disponível em:< <https://www.accorhotels.com/pt-br/hotel-9362-ibis-chapeco/index.shtml>>. Acesso em 12/08/2017.

AMORIM FILHO, Osvaldo. Origens, evolução e perspectivas: dos estudos sobre as cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaço em transição**. São Paulo: Outras Expressões, 2007. p. 69- 87.

ANAC. Anuário do Transporte Aéreo. Brasília - DF: Anac - Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado. único 2016.

AREDES, Airton; SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte aéreo e produção: de novas territorializações na disputa pela demanda turística. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 247- 276.

BARAT, Josef. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 217- 246.

CHAPECÓ E REGIÃO CONVENTION E VISITORS BUREAU. [Estrutura aeroporto Serafin Ennos Bertaso]. Disponível em:< <http://www.chapecoeregiaoocvb.com.br/estrutura-para-eventos/>>. Acesso em 10/08/2017.

CONFINES REVISTA FRANCO-BRASILEIRA DE GEOGRAFIA. [Localização atual do município de Chapecó no estado de Santa Catarina]. Disponível em:< <https://confins.revues.org/9646>>. Acesso em 07/08/2017.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 39 (3), 1977. p. 925-111 DIAS, L. C. Os sentidos da rede: nota para discussão. In: DIAS, L. C; SILVEIRA, R. L. L. (Orgs). Redes, sociedades e territórios. Rio Grande do Sul: EDUNISC, 2005. p. 11-28.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito: de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaço em transição**. São Paulo: Outras Expressões, 2007. p. 23- 33.

DIPLOMATA FM. [Imagens lojas do comercio Chapecó]. Disponível em:< <http://www.diplomatafm.com.br/portal/economia/detalhes.php?id=6610>>. Acesso em 12/08/2017.

EM SAMPA SEM SEGREDOS. [Destinos e horários de voos aeroporto Serafin Ennos Bertaso]. Disponível em:< http://www.emsampa.com.br/voos/aeroporto_chapeco.htm>. Acesso em 10/08/2017.

GOOGLE MAPS. [Imagem de satélite da localização do aeroporto de Chapecó]. Disponível em :< <https://www.google.com.br/maps/place/Aeroporto+Serafim+Enoss+Bertaso/@-27.1341551,-52.6618601,17.75z/data=!4m5!3m4!1s0x94e4b3e54ac976a3:0x71e4c3a6b7911087!8m2!3d-27.1341385!4d-52.6606432>>. Acesso em 18/08/2017.

GRETZLER, Cristiane. Chapecó (SC), cidade polo regional e/ou cidade média: uma abordagem conceitual. In: XVII ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS - XVII ENG, 2012, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2012.

ICHAPECÓ. [Ampliação da pista do aeroporto de Chapecó]. Disponível em:< <http://ichapeco.com.br/chapeco/recursos-para-o-aeroporto-de-chapeco-sao-garantidos>>. Acesso em 10/08/2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Diretoria de Geociências. Coordenação de Geografia. **Mapa das regiões de influência de Chapecó 2007**. – Disponível em:< <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv40677.pdf>>. Acesso em 25/07/2017.

MAPAS BLOG. [Mapa da região de Chapecó e Oeste de Santa Catarina]. Disponível em: < <http://mapasblog.blogspot.com.br/2014/06/>>. Acesso em 05/08/2017.

MAPS OF WORD. [Air Routes Map]. [2017] Disponível em:< <https://www.mapsofworld.com/world-airroutes-map.htm>>. Acesso em 10/07/2017.

MATIELLO, Alexandre Maurício et al. Chapecó/SC: O agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; MAIA, Doralice Sátyro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 171-319.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Transporte aéreo regional no estado de São Paulo**. 2010. 263 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia FCT-UNESP, Curso de Pós Graduação em Geografia, Presidente Prudente/SP, 2010.

SANTOS, Milton. Por uma geografia das redes. In:____. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. Cap. 11, p. 176- 187.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Pequenas e médias cidades: um estudo sobre as relações socioespaciais nas áreas de cerrado em Minas Gerais. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaço em transição**. São Paulo: Outras Expressões, 2007. p. 461-494.

SPOSITO, Eliseu Savério. Redes. In:____. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora da UNESP, 2008. p. 47- 84.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaço em transição**. São Paulo: Outras Expressões, 2007. p. 35- 67.

VILELLA, Ana Laura Viana; FUJITA, Camila; ALBA, Rosana Salette. Centralidade no oeste catarinense: o papel de Chapecó. In: OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de; CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Cidades médias:** e região. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 101-138.

7. APÊNDICE – ROTEIRO DO QUESTIONÁRIO

Perguntas:

- 1) Primeira vez que utiliza o aeroporto de Chapecó? Sim () Não ().
- 2) Com que frequência no ano utiliza o aeroporto de Chapecó?
() até 3 vezes por ano () entre 3 e 5 vezes por ano () 10 vezes ou mais por ano
- 3) Mora em Chapecó? Sim () Não ()
- 4) Qual o motivo principal da sua utilização dos serviços do aeroporto?
() Negócios () saúde () Turismo () Lazer () Educação () outros
- 5) Na sua opinião o aeroporto supre as necessidades dos usuários em termos de infraestrutura (sala de embarque, lanchonete, banheiros, sala de espera, despacho de bagagens, outros serviços)?
Sim () Não ()
- 6) Geralmente qual seu destino saindo do aeroporto de Chapecó?
() Florianópolis () São Paulo - Guarulhos () Porto Alegre () São Paulo -Campinas
- 7) As opções de destinos e horários disponíveis hoje suprem suas necessidades?
Sim () Não ()
- 8) Quanto ao transporte/acessibilidade do aeroporto até o centro da cidade ou até outras cidades, atende as necessidades?
Sim () Não ()
- 9) Quanto ao acesso e localização do aeroporto, você está satisfeito?
Sim () Não ()